CLIVE CUSSLER & CRAIG DIRGO
CACCIATORI DEL MARE
(The Sea Hunters, 1996)

Gli eventi e le persone, passati e presenti,
descritti in questo libro, erano e sono reali. I fatti storici,
pur essendo autentici, sono stati in parte romanzati
con l'aggiunta di dialoghi.

Agli uomini e alle donne che hanno appoggiato fin dall'inizio la National Underwater & Marine Agency. Nei momenti duri e nei momenti di gioia, la loro fedeltà è rimasta salda e durevole. Questo è semplicemente un parziale resoconto dei loro notevoli successi. Senza i loro sforzi, oltre sessanta relitti di importanza storica potrebbero giacere ancora sul fondo di mari e fiumi, ignorati e dimenticati per sempre. Alcune navi sono scomparse, distrutte dal lavoro delle draghe oppure sepolte sotto costruzioni moderne. Altre sono ancora intatte. Ora che la via è stata indicata, lasciamo alle generazioni future il compito di recuperare le conoscenze e i manufatti superstiti della nostra eredità marinara.

E a mia moglie Barbara, per la sua eterna pazienza,
e ai miei figli Teri, Dirk e Dana
cresciuti con un padre che non è mai diventato adulto.

Consiglio di amministrazione
della NUMA

CLIVE CUSSLER, presidente
WAYNE GRONQUIST, direttore generale
WALTER SCHOB, colonnello
DANA LARSON
WILLIAM THOMPSON, ammiraglio
WILLIAM SHEA
MlCHAEL HOGAN
HAROLD EDGERTON*
ERIC SCHONSTEDT*
CLYDE SMITH

VISIT…

DONALD WALSH, capitano di fregata
PETER THROCKMORTON*
KENHELM SCOTT JR*
TONY BELL*
DOUGLAS WHEELER
DIRK CUSSLER
CRAIG DIRGO
BARBARA KNIGHT

* Deceduto

INTRODUZIONE

Dicono che Jules Verne abbia scritto *Il giro del mondo in ottanta giorni* senza aver mai lasciato Parigi. E raramente usciva dalla stanza in cui creava i romanzi più ricchi d'immaginazione che hanno entusiasmato tutto il mondo. La maggior parte dei romanzieri, quando chiedo loro quali altri interessi abbiano, al di là dello scrivere, mi guardano come se fossi matto. Non riescono a credere che ci siano nella vita altri scopi oltre quello di creare trame e personaggi, di fare pubblicità ai loro libri, di litigare con gli editor o di pretendere un migliore trattamento dagli agenti letterari. Le loro vite sono legate a ciò che viene sfornato dai computer sui quali scrivono.

Un cronista che mi aveva intervistato anni fa scrisse che io «seguivo il rullo di un tamburo che suonava in una banda in marcia dall'altra parte della città». Credo sia proprio così. Rifilare ai miei lettori racconti di avventure basati su quel che combina un personaggio spericolato di nome Dirk Pitt è soltanto un capitolo della mia esistenza. Sono affascinato dalla passione per la ricerca di relitti perduti, aerei, locomotive o anche persone. Inoltre colleziono e restauro automobili classiche e d'epoca. Se c'è qualcosa di vecchio, fa per me.

C'è un pezzo di me in Dirk Pitt e un pezzo di lui in me. Siamo alti entrambi un metro e novanta. I suoi occhi sono più verdi dei miei e lui indubbiamente affascina le signore più di quanto non abbia mai fatto io. Abbiamo lo stesso gusto per l'avventura, anche se le sue sono molto più estreme delle mie. Per esempio, io non ho mai risollevato il *Titanic*. E non ho mai salvato la vita al presidente né scoperto un grosso tesoro di oro degli inca alla fine di un fiume sotterraneo.

Io, però, ho tentato altre pazzie, oltre a marciare per lande fradicie alla

ricerca di vecchi cannoni o a farmi sballottare in una barchetta da una tempesta forza otto mentre stavo cercando un sommergibile affondato. Come attraversare in bicicletta le Montagne Rocciose e i deserti della California a cinquant'anni compiuti, imparare a pilotare un aliante a cinquantacinque e a saltare dai ponti appeso a una fune elastica a sessanta. Ora sto pensando di gettarmi in paracadute a sessantacinque.

Com'è cominciato questo tentativo di rispecchiare la vita nella fantasia?

Forse vi ricorderete di me. Sono quel ragazzo che durante le lezioni di algebra vagava con lo sguardo fuori della finestra mentre il professore spiegava le frazioni. Ero perso in un altro tempo, distante milioni di chilometri: ero un cannoniere a bordo della *Bonhomme Richard* di John Paul Jones, caricavo su per il Costone del Cimitero con la divisione di cavalleria di Pickett o ribaltavo la situazione al Little Big Horn salvando Custer e il suo Settimo Cavalleria. E quando l'insegnante mi interrogava non potevo fare altro che fissare il pavimento in piena amnesia e balbettare una risposta talmente al di fuori del contesto che il professore credeva fossi finito per errore nella sua classe.

Sono stato fortunato a crescere dove e quando mi è capitato. A quattro isolati dall'abitazione dei miei, una casa degli anni '40 nella California meridionale, c'erano cinque ragazzi della mia età che avevano la mia stessa immaginazione. Costruivamo insieme case e ritrovi sugli alberi, scavavamo caverne, costruivamo navi in un terreno incolto con il legno che trovavamo, strade e case in miniatura con il fango e stampi di legno, e immaginavamo scene di fantasmi per Halloween nel garage di mio padre. I Piccoli Diavoli non la spuntavano, contro di noi. Soltanto quando suonavano le cinque del pomeriggio correvamo a casa per accendere la radio e ascoltare le avventure di Jack Armstrong, il ragazzo All-American, e ci immaginavamo di arrancare nella giungla del Congo al suo fianco.

I racconti di mare avevano una particolare attrattiva per la mia mente di vagabondo. Ero sempre immerso in libri che descrivevano battaglie navali, compresi gli scontri fra corazzate della guerra civile, quelli delle famose fregate americane contro gli inglesi nella guerra del 1812, e la guerra di Nelson contro Napoleone, soprattutto i romanzi di C.S. Forester sulle imprese di Horatio Hornblower.

Il mio segno astrologico è il Cancro e ho sempre avuto familiarità con l'acqua. La prima volta che ho guardato l'oceano Pacifico avevo sei anni. Sono corso direttamente dentro un frangente, soltanto per ritrovarmi depositato sulla spiaggia da un cavallone. Imperterrito, sono tornato a tuffarmi-

ci a capofitto. Non fu una mossa intelligente, perché non sapevo che si supponesse sapessi nuotare. Ricordo di avere aperto gli occhi e di essermi meravigliato per quel mondo confuso sotto la superficie. Ho visto perfino un pesciolino, prima di rendermi conto che non potevo respirare. Mio padre, dato che era l'unica cosa decente da fare, si mise disperatamente ad annaspare sott'acqua finché mi trovò e mi riportò all'aria aperta. Mia madre, temendo un bis del mio balletto subacqueo, si affrettò a iscrivermi a un corso di nuoto presso la piscina più vicina.

Dato che ero figlio unico, mi inventavo da solo i giochi. Uno di questi era a base di gettoni da poker allineati e impilati come navi da guerra. Alcune unità erano fatte con una sola fila di gettoni, altre ne avevano due e anche tre. Il calibro delle artiglierie dipendeva dalla forza degli elastici. Naturalmente quelli della mia flotta massacravano i gettoni delle navi nemiche sparpagliandoli per tutto il pavimento di linoleum della cucina e del tinello. Lo stesso concetto era valido anche nella vasca da bagno, dove mettevo a galleggiare barchette di carta, che poi bombardavo in picchiata con biglie finché non si disfacevano infradiciate oppure colavano a picco sotto il peso delle biglie di terracotta o di vetro che non riuscivano a perforare la loro sottile coperta.

Ho fatto tutte le birbonate che facevano i ragazzini nei giorni felici prima dell'avvento della televisione, come precipitarmi in bicicletta lungo una discesa saltando da una piccola rupe fra i rami di un albero sottostante, gettarmi dal tetto di una casa in costruzione per cadere su un mucchio di sabbia, oppure improvvisare una zattera e scendere a rotta di collo lungo un ruscello ingrossato durante un temporale. Lassù vi sono indubbiamente degli angeli custodi che tengono d'occhio ì ragazzini matti e sventati. Il bello è che non mi sono mai rotto un osso fino a cinquant'anni suonati. Da allora mi sono fratturato una caviglia facendo jogging; mi sono incrinato due vertebre venendo scaraventato fuori da una jeep in corsa lungo una spiaggia mentre usavo un rivelatore di metalli, in cerca di un relitto sepolto; e mi sono rotto sei costole, due delle quali mentre facevo surf e una su una mountain bike. Le altre in seguito a stupidi incidenti.

Una cosa che ho imparato presto è che l'avventura può costare poco. All'università, con un buon amico, Felix Dupuy, caricammo la sua Ford del 1939 e partimmo un'estate in giro per gli Stati Uniti. In tre mesi percorremmo oltre ventimila chilometri toccando trentasei Stati. Dormimmo nei chioschi delle bande musicali nel Vermont, nei vagoni merci in Texas e fra i cespugli intorno al Campidoglio, a Washington. L'intero viaggio mi costò

soltanto trecentocinquanta dollari. Tornammo a casa appena in tempo per arruolarci in aviazione dopo lo scoppio dell'«azione di polizia» in Corea, più per noia degli studi che per grande ardore patriottico.

Non ho mai dimenticato quando Felix, Jack Hawkins e io stavamo seduti all'ufficio reclutamento e ci ripetevamo: «Ci vado se ci vai tu», oppure: «Se ti arruoli tu, mi arruolo anch'io». Non ricordo chi fu il primo ad alzare la mano e a giurare di difendere il Paese dagli invasori nemici, ma non gliel'ho mai perdonato.

Nonostante avessi chiesto di fare il fotografo di bordo o di entrare nel servizio informazioni, un furfante di sergente del centro addestramento scoprì che ero un *hot-rodder* della California, sapete, uno di quelli che montano un motore truccato su una vecchia auto e vanno in giro rombando, e mi spedì alla scuola motoristi aerei. Ultimato il corso, l'aeronautica militare richiese la mia presenza a Hickham, nelle Hawaii, per lavorare alla manutenzione dei giganteschi motori radiali a ventotto cilindri montati sui C-97 Stratocruiser della Boeing. Erano grossi quadrimotori a elica che l'aeronautica utilizzava come trasporti per fare arrivare in fretta personale indispensabile e rifornimenti in Corea, prima di riportare i feriti con un ponte aereo negli ospedali degli Stati Uniti.

Nei tre anni di servizio a Oahu con i miei commilitoni Dave Anderson e Al Giordano, un italiano grezzo e spiritoso che ispirò il personaggio di Al Giordino nei miei libri, esplorammo le giungle dell'interno dell'isola, alla ricerca di aerei perduti, di antichi sepolcri hawaiiani nelle caverne e di persone disperse. Ricordo che non trovammo niente.

Diventammo anche fanatici subacquei. Eravamo nel 1951 e a quell'epoca l'equipaggiamento per immergerci era scarso. Ci fabbricammo i contenitori stagni per le macchine fotografiche, gli arpioni e i galleggianti. La mia prima maschera era una strana cosa di produzione francese che mi copriva interamente il volto, con due snorkel muniti di palline da ping-pong per bloccare l'ingresso dell'acqua. Ricordo che era fatta di gomma vulcanizzata. Le prime pinne di produzione commerciale sembravano pantofole con una spatola in punta.

Ci tuffavamo ogniqualvolta era possibile, esplorando le baie e le calette attorno a Oahu. Mi portavo dietro l'attrezzatura e mi immergevo anche attorno alle isole Midway e Wake durante le soste di rifornimento per i voli verso Tokyo. A quei tempi era molto raro incontrare un altro sub.

Volevamo scendere più in profondità, per cui ordinammo bombole e regolatori di pressione, e ci dissero che i nostri erano i primi attrezzi del ge-

nere che venivano spediti a Honolulu. Li mettemmo in una cassetta al negozio e ci precipitammo verso una rimessa della manutenzione degli aerei, dove caricammo d'aria viziata le bombole con un compressore dell'officina e poi ci immergemmo a turno da uno scoglio in sei metri d'acqua. A quell'epoca non esistevano diplomi di sub rilasciati da istruttori qualificati, ed è un miracolo se non fummo colpiti da tutti i malanni possibili. Embolia gassosa e tempi di decompressione erano termini vaghi e nel 1951 la maggior parte dei subacquei sportivi non ne teneva conto.

Tornati alla vita civile, tentai di nuovo l'università, ma mi accorsi che nulla era cambiato. Lo stesso odore di chiuso delle aule continuava a darmi la nausea, e per di più non avevo idea di quel che avrei voluto fare da grande. Spinto dalla nostalgia per la puzza di olio e benzina, assieme al mio vecchio compagno di scuola Dick Klein acquistai una stazione di servizio ai bordi dell'autostrada per San Bernardino, a una decina di chilometri da Los Angeles, e la gestimmo per quasi quattro anni.

Durante i fine settimana Dick e io scorrazzavamo per i deserti della California meridionale a bordo di una cabriolet Mercury del 1948 che avevamo alleggerito prima di montare enormi pneumatici da autocarro. Una vergogna. Oggi, nelle condizioni in cui l'acquistammo, varrebbe quanto un'auto nuova. Vagavamo alla ricerca di miniere d'oro perdute, di città fantasma dimenticate e di tutti i manufatti che potessero avere l'aria di essere stati dimenticati da vecchi cercatori o dai primi esploratori spagnoli. Il successo di solito ci evitava, ma era un vero spasso sparare con antichi fucili contro le rocce lontane.

Alla fine ottenni il diploma di sub dopo avere lasciato un pretenzioso posto di pubblicitario a Hollywood per fare il commesso in una piccola catena di negozi per sub nella Orange County. Tuttavia, nella mia pazzia c'era del metodo, perché avevo deciso di scrivere racconti di mare, e quale posto migliore per cominciare la mia carriera di scrittore se non dietro il banco di un negozio per sommozzatori sportivi? Don Spencer, Ron Merker e Omar Wood, leggendari sub e proprietari della catena di negozi Aquatic Center, si chiesero da quale parte della luna fossi arrivato quando accettai un impiego da quattrocento dollari al mese dopo averne abbandonato uno da duemila in un'agenzia pubblicitaria di importanza nazionale dove facevo il direttore creativo. Ma da quei furbi e sagaci che erano - Spencer ormai ci ha lasciati -, misero da parte ogni dubbio e mi assunsero. Diventammo buoni amici e provo sempre molta gratitudine nei loro confronti. Ricordo con affetto quando Merker mi consegnò il tesserino della contea

di Los Angeles. Non era particolarmente entusiasta delle mie capacità di subacqueo, e non cambiò idea nemmeno quando gli ricordai che il Barone Rosso, Manfred von Richthofen, che aveva abbattuto ottanta aerei alleati durante la prima guerra mondiale, era stato quasi bocciato alla scuola di pilotaggio.

Pieno di trepidazione, mi mandò a Catalina come istruttore, su un battello preso a nolo, con altri venti subacquei. La vista delle brune alghe laminarie che salgono a spirale dal fondale verso la superficie è uno spettacolo che si ricorda per sempre. So che non dimenticherò mai il modo in cui i subacquei attaccavano il cibo in coperta, come un branco di barracuda denutriti.

Sfruttando il mio ambiguo talento pubblicitario, inventai ogni genere di trucchi per promuovere gli affari, e nel giro di sei mesi riuscii a raddoppiare gli incassi. Oltre a collocare un manichino in bikini sul marciapiede davanti al negozio, a dipingere di arancione fluorescente un serbatoio ventrale ausiliario per aerei e a installarlo sul tetto dopo averlo riempito di altri manichini in bikini, cominciai a scrivere strane battute sul padiglione di un teatro in un parcheggio. Una delle migliori, ricordo, diceva: MANTENETE VERDE L'AMERICA, VIETATE LE AUTOSTRADE ALLE ARAGOSTE. Sono sempre felice per il fatto che abbiamo battuto di gran lunga gli incassi del negozio di Mel Fisher sulla spiaggia di Manhattan. Naturalmente Fisher si prese la rivincita quando trovò il galeone spagnolo *Atocha* con tutto il suo tesoro.

Diventai anche una specie di leggenda quando subentrai all'annunciatore che registrava il bollettino per i sub che telefonavano per conoscere le condizioni del mare prima di immergersi. Invece del vecchio e austero: «Ecco il rapporto dell'Aquatic Center», che mormorava monotono: «L'altezza dei frangenti varia da novanta centimetri a un metro e venti, la temperatura dell'acqua è di ventidue gradi, la visibilità di tre metri», io proclamavo: «Salute, avventurieri, vi parla il vostro caro scavezzacollo delle paurose profondità marine, Horace P. Quagmire, che vi presenta le ultime notizie sulle condizioni di immersione». Ricordo che ci infilavo anche suggerimenti sul modo di cucinare l'orecchia di mare, un grosso mollusco che vive nel Pacifico. E, tanto per non lasciarmi sfuggire l'occasione, chiudevo citando alcuni articoli di cui avevamo buone disponibilità. Non chiedetemi perché, ma funzionava, eccome. E ancor oggi i sub della California mi chiedono di autografare i miei libri con la firma Horace P. Quagmire.

Quando gli affari languivano, a metà pomeriggio, mi sedevo a un tavoli-

no nel retro a scrivere con una portatile un libro dal titolo *Salto nel buio.* Convinto di aver finalmente trovato il lavoro della mia vita e dopo aver firmato l'accordo con l'agente letterario di New York Peter Lampack, diedi tristemente addio ai negozi della catena Aquatic Center per iniziare la mia nuova carriera di scrittore. Spencer, Merker, Wood e io ci stringemmo a vicenda la mano e loro ebbero il buon gusto di regalarmi un orologio Doxa da sub con il quadrante arancione che ho conservato come un tesoro per oltre vent'anni. Ho descritto loro tre nei personaggi di *Recuperate il Titanic!*, che divenne un bestseller e un terribile film.

All'improvviso, e in modo del tutto inaspettato, con il successo di quel libro avevo ormai il tempo e il denaro per mettermi alla ricerca di relitti perduti.

Nel dicembre del 1977 lessi in uno dei libri scritti da Peter Throckmorton, il decano dell'archeologia marina americana, che un inglese, Sidney Wignall, stava cercando la famosa nave di John Paul Jones durante la guerra di rivoluzione, la *Bonhomme Richard*, affondata dopo un'epica battaglia davanti a capo Flamborough, nel mare del Nord. Avevo studiato la celebre battaglia durante la quale il comandante, sul punto di essere sconfitto, gridò: «Non ho ancora cominciato a combattere», mentre la sua nave veniva fatta a pezzi dalle cannonate, per cui abboccai all'amo quando seppi che Wignall stava cercando il denaro per la sua ricerca.

I miei editori inglesi rintracciarono Wignall e gli telefonai. Era un vivace gallese e dovette pensare che fossi un truffatore piuttosto squilibrato quando gli offrii di finanziare una spedizione per localizzare la *Richard.* Ragionevolmente soddisfatto che non portassi un cappello da Napoleone e una camicia di forza, concordammo un incontro per discutere i princìpi di base per organizzare una spedizione di ricerca, fra i quali il bilancio non era certo l'ultimo. Nel caso specifico, sessantamila dollari netti.

Il costo finale fu di ottantamila.

Sidney aveva scoperto un galeone dell'Armada spagnola ed era andato a cercare la bara di piombo di Sir Francis Drake al largo di Portobelo, a Panama. Era uno storico di prima grandezza, ma quanto a organizzazione era meno di zero. Avrei dovuto essere un po' più cauto prima di fare un tuffo nell'ignoto, ma con la febbre dei relitti che saliva vertiginosamente mi ci buttai dentro fino alle orecchie. Così oggi capisco il significato dell'espressione «fesso monumentale».

La spedizione, in seguito, si rivelò più che un fiasco. Tonnellate di equipaggiamento inutile, fra cui una camera di decompressione, furono caricate

a bordo di un vecchio dragamine della seconda guerra mondiale utilizzato per ricerche geologiche da una banda che sospettavo operasse sotto il nome di Ricerche Petrolifere Dapresaperifondelli Vattelappesca & C. L'Olandese Volante navigava certamente su una nave migliore. Quello stravecchio motore diesel si guastava con straziante regolarità tre volte al giorno, e se l'equipaggio fosse entrato in una taverna piena di motociclisti tutti borchiati li avrebbe fatti fuggire alla disperata turandosi il naso verso le uscite di sicurezza in cerca di aria. C'era un marinaio che per qualche inesplicabile motivo non mi è mai uscito di mente. Si chiamava Gonzo. Ricordo quel nome perché lo portava tatuato sulla fronte. Il dragamine si chiamava *Keltic Lord.* Io, che sono uno stupido americano, avevo sempre pensato che Keltic si scrivesse con la C.

Ci riunimmo tutti a Bridlington, in Inghilterra, una specie di Las Vegas delle masse operaie, nell'agosto del 1978. Svariati sub dell'università del Galles si presentarono per partecipare alla spedizione. Mio genero e mia figlia, Bob e Teri Toft, erano già arrivati per lavorare con Sidney Wignall a raccogliere il materiale e a tenere insieme con la colla una vecchia barca che utilizzavamo per trasportare la squadra ricerche e le provviste fra il *Keltic Lord* e la spiaggia.

Sopraggiunse quello spericolato di Gary Kozak per far funzionare il sonar a scansione laterale, uno strumento elettronico che registra l'immagine acustica del fondo marino. L'immagine riflessa dal segnale sonar assomiglia molto a una fotografia che sia stata ricopiata tre o quattro volte.

Marty Klein, il piccolo gigante direttore generale della Klein Associates, Inc., la casa costruttrice del sonar, si imbarcò a sua volta per partecipare alle ricerche del *Bonhomme Richard.* A ripensarci adesso, mi rendo conto che il sonar era l'unica attrezzatura di fabbricazione umana che abbia funzionato in modo impeccabile. Mi presentarono anche il colonnello Walter Schob, che aveva abbandonato il progetto della *Mary Rose* e che si era offerto di immergersi se e quando avessimo scoperto la nave di John Paul Jones. Se non ricavammo altro dalla mia dilettantistica inaugurazione di una spedizione a caccia di relitti, Gary, Marty e Walt divennero miei buoni amici e tali sono rimasti per quasi vent'anni.

Alla spedizione si unirono anche mia moglie Barbara, la mia figlia più giovane, Dana, e mio figlio Dirk. A mano a mano che il progetto prendeva forma, mi resi conto quanto conforto desse poter piangere sulla spalla di qualcuno che ti vuol bene. Abitavamo tutti in un albergo sulla spiaggia, l'Excelsior, che, mi spiegarono, in latino significa «quanto di meglio». Po-

sto interessante, soltanto che ho ancora il dubbio che non fosse stato rimodernato da quando i romani se ne andarono dal suolo inglese. Il profumo di mia moglie scomparve; come pure la macchina fotografica di Teri. Una sera, notando che le lenzuola erano particolarmente in disordine, chiesi alla cameriera se quel giorno le avesse cambiate.

Mi guardò esterrefatta e mi chiese: «Ma lei voleva che le cambiassi le lenzuola?»

Già, proprio, gli ingenui all'estero. Ma ci rifacemmo al piano di sotto, in sala da pranzo. Nella maggior parte degli alberghi sulle spiagge inglesi ti assegnano un tavolo per mangiare. E anche quelli che sono soli chiacchierano con gli altri, ciascuno solo al suo tavolo.

Di solito, la mattina, ero il primo ad alzarmi, e leggevo il giornale durante la prima colazione. Quando entrarono Gary e Marty, li invitai a sedersi con me. Poi Dana e Dirk andarono a sedersi con Teri e Bob. Il che fece impazzire il personale di servizio.

«Spiacente, ma non è pensabile che lei faccia sedere altri ospiti alla sua tavola», mi ammonì il maître, rosso di indignazione. «Ogni ospite ha il suo tavolo.»

«Questo è un privilegio o una punizione?» gli chiesi con aria innocente.

Gli sfuggì il tono umoristico. «Questi signori non possono stare seduti con lei. Debbono mangiare al tavolo loro assegnato.»

Guardai Marty e Gary, che stringevano rigidi le loro posate d'argento. «Credo che questi signori siano felici di essere dove sono e gradirebbero il menu.»

«Questo non è il modo con cui dirigiamo qui le cose», sibilò esasperato il maître.

«Allora facciamo come dico io, oppure informerò l'Ufficio d'Igiene che il balcone della mia camera è pieno di escrementi di gabbiano.»

Una piccola battaglia, ma fui felice di averla vinta io.

A cena si studiava un modo creativo per mangiare patate lesse con salsa ketchup e salsa Worcester. Una volta chiesi al barista un Martini straight up. Lo ottenni subito, un bel bicchiere pieno. Probabilmente il brav'uomo non sapeva che intendevo un Martini secchissimo, all'americana, cioè soltanto gin con l'oliva e nemmeno l'odore del vermouth, e me lo portò immediatamente, perché per un inglese straight up significa proprio questo. Teri aveva circa diciott'anni a quell'epoca e, Dio la benedica, fu lei a chiarire l'equivoco con il barista e a spiegargli anche come preparare i Bloody Mary e gli screwdriver, i succhi di pomodoro o di frutta alla vodka.

Il giorno in cui partimmo salpammo quasi alle undici del mattino. Il mare era piuttosto mosso e il tragitto in barca dalla banchina al *Keltic Lord* fu una vera avventura. Quando accostammo, Gonzo e un altro marinaio aiutarono a salire a bordo tutti, tranne il sottoscritto. Mi lasciarono solo e abbandonato sotto un acquazzone su quella barchetta che faceva acqua e che sbatteva contro lo scafo a ogni onda, mentre tenevo stretta la mia borsa contenente il materiale di ricerca, le carte della zona da esplorare e un sacchetto di dolci che mia moglie mi aveva affidato.

Tutti i fedelissimi componenti la ciurma e i leali componenti la squadra dei tecnici si erano precipitati in cambusa per una tazza di caffè.

Riuscii a scavalcare la battagliola tirandomi dietro il borsone e raggiunsi la cambusa fradicio fino alle ossa. Nessuno mi degnò di uno sguardo. Sid Wignall si comportava come se non esistessi. E fu a questo punto che inventai la *mossa della mano*, che divenne proverbiale nel corso degli anni nel trattare con gli equipaggi riottosi e con le squadre di sub.

Alzai la mano destra e chiesi con voce stentorea: «La vedete bene tutti questa mano?»

Mi osservarono tutti con aria indifferente e annuirono in silenzio.

«Qualunque cosa accada», continuai, «incendio a bordo, collisione con un iceberg, o se venissimo silurati da un U-Boot che non ha ancora voluto arrendersi, pensate a salvare questa mano.»

Il buon Gonzo abboccò all'amo. «Perché mai dovremmo romperci il sedere per salvare quella mano, fratello?»

Avevo il Potere, la Forza era con me. Lo guardai dritto negli occhi e snocciolai: «Perché *questa* è la mano che firma gli assegni».

È sorprendente come da Tizio Qualunque divenni Arnold Schwarzenegger in soli trenta secondi. Ora ero diventato *io* il primo a essere fatto salire a bordo. Gonzo divenne mio amico inseparabile e mi teneva sempre piena la tazza del caffè. Perfino il comandante cominciò a chiamarmi «signore». Mi resi allora conto che la caccia ai relitti sottomarini l'avevo nel sangue.

Dato il ritardo nella partenza durante i primi giorni della spedizione, al momento di cominciare il pendolamento lungo i percorsi della griglia di ricerca, che voleva dire rimorchiare il sensore a scansione laterale avanti e indietro come quando si tosa l'erba di un prato, si era persa mezza giornata e bisognava rientrare a Bridlington prima che facesse buio. Quando discussi il problema con Sidney, venne fuori una brillante soluzione: «Domattina salperemo l'ancora e partiremo per la zona delle ricerche alle sei in punto». Ci fu un gemito da parte dell'equipaggio, ma convennero tutti che,

se si voleva combinare qualcosa, bisognava partire presto.

La squadra di terra si presentò puntualmente sulla banchina alle 5.30. Il solido Walt Schob era già pronto con la barca per trasportarci sul dragamine. Il povero Marty Klein sembrava disperato come un'aragosta nel deserto. Gary Kozak aveva i postumi della peggiore sbornia che mi fosse capitato di vedere. Non era un bello spettacolo.

Raggiunto il dragamine, dopo aver annaspato in un nebbione da primato, salimmo a bordo e notammo che in coperta non c'era nessuno. L'equipaggio, la squadra sommozzatori inglese e Sidney Wignall erano tutti immersi in un sonno profondo, e stavano indubbiamente sognando il loro piatto preferito, lo Yorkshire pudding.

Con gli occhi che brillavano di malignità e non nascondendo il disprezzo per coloro che non avevano sofferto come noi, mi precipitai nella camerata dell'equipaggio, buttai giù con un calcio la porta di Wignall e urlai: «Se questa barca non è in moto entro dieci minuti, vi lego tutti all'elica!»

Debbo riconoscere che Sidney dimostrò profonda comprensione. L'ancora fu salpata fragorosamente, l'antico motore esalò un nuvolone di fumo nero dalla ciminiera e il tagliamare cominciò a fendere l'acqua in otto minuti esatti.

Il relitto che Sidney pensava potesse essere la *Bonhomme Richard* si rivelò un mercantile silurato da un sommergibile tedesco durante la prima guerra mondiale. E cosi ebbe termine il mio debutto nel complesso e avventuroso mondo della ricerca di relitti dimenticati.

Sei mesi dopo ebbi il dispiacere di apprendere che il *Keltic Lord* era scomparso senza lasciare tracce con tutto l'equipaggio durante una burrasca invernale nel mare del Nord. Scommetto che i pub del porto di Hull non sono più gli stessi, da quando Gonzo se n'è andato.

Fra la sorpresa generale, mi rialzai dal tappeto, pronto per la seconda ripresa. L'anno seguente organizzai un'altra spedizione. Wayne Gronquist, un avvocato di Austin, Texas, che sarebbe diventato direttore generale della NUMA, suggerì che per motivi fiscali avremmo dovuto diventare una società a responsabilità limitata sotto forma di una fondazione senza scopi di lucro. Wayne preparò le carte necessarie e diventammo una società texana senza scopi di lucro. Sulle prime i consiglieri d'amministrazione volevano chiamarla Fondazione Clive Cussler. Io non sono modesto, ma il mio ego non è smisurato fino a questo punto. Per cui bocciai la proposta. E a questo punto essi decisero che sarebbe stato umoristico darle il nome dell'ente governativo dal quale dipende l'eroe dei miei libri, Dirk Pitt. Rimasi

in minoranza e nacque cosi la National Underwater & Marine Agency. Ormai potevo dire: «Sì, Virginia, esiste davvero una NUMA, una NUMA impegnata a preservare l'eredità marinara degli americani localizzando e identificando le navi perdute di importanza storica prima che se ne vadano per sempre».

Questo secondo tentativo di trovare la *Richard* era diretto dall'ex capitano di fregata Eric Berryman. Esplorammo un territorio dieci volte più vasto a un costo inferiore di oltre la metà a quello del primo tentativo. Durante questo viaggio ebbi la fortuna di incontrare e lavorare con Peter Throckmorton e Bill Shea dell'università Brandeis, che entrarono a far parte del consiglio della NUMA. Trovai anche un solido e comodo battello, l'*Arvor III*, uno yacht che era stato stranamente costruito sulle specifiche di un peschereccio a strascico scozzese. Lo comandava un indomito scozzese, Jimmy Flett, e non ho mai trovato un uomo migliore di lui. Anche con una squadra di prima qualità come questa, non riuscimmo a trovare la *Bonhomme Richard*. Trovammo, però, e identificammo, un peschereccio spia sovietico che era misteriosamente affondato poco tempo prima che lo scoprissimo. La Royal Navy, immediatamente informata, avviò un'indagine subacquea riservatissima, e non ho mai saputo quali segreti abbiano scoperto.

Un giorno o l'altro ci riproverò. Gary Kozak osservò una volta: «I relitti non si trovano mai finché non vogliono essere scoperti». Spero che la prossima volta la *Richard* sia pronta a farmi cenno di venire.

La NUMA era ormai una realtà, con elementi in gambissima e di tutto rispetto come amministratori e consiglieri, compresi il capitano di fregata Don Walsh, che effettuò l'immersione più profonda nell'oceano a bordo del batiscafo *Trieste*, il dottor Harold Edgerton, l'energico e prodigioso inventore del sonar a scansione laterale e della lampada stroboscopica, e l'ammiraglio Bill Thompson che diresse praticamente da solo il finanziamento e la costruzione del Navy Memorial a Washington. Demmo inizio a un attivo programma di progetti di ricerca di relitti dimenticati.

Dopo gli insuccessi delle spedizioni del 1978 e del 1979, tentammo la ventura nelle acque americane, e nell'estate del 1980 facemmo il primo tentativo di trovare il sommergibile confederato *Hunley*. La ricerca preliminare comprendeva una piccola griglia che si estendeva per circa ottocento metri dall'insenatura che il sommergibile attraversò davanti a Charleston, nella Carolina del Sud, prima di silurare lo sloop-of-war *Housatonic* della marina nordista. Dopo l'attacco, il battello e il suo equipaggio di nove

uomini scomparvero, senza rendersi conto di essere entrati nella storia come il primo sommergibile che aveva affondato una nave da guerra.

Apparve subito evidente, dopo le ricerche e i primi sondaggi sul fondo marino davanti a Charleston, che l'*Hunley* era lentamente sprofondato nel sedimento fangoso che ricopre il fondale lungo la costa. Scoprimmo che anche il relitto dell'*Housatonic* era sprofondato nel fondo marino.

L'unico strumento che si usa generalmente per localizzare un oggetto nascosto sotto il sedimento del fondo marino è il magnetometro. Se il sonar a scansione laterale è il braccio destro per ogni ricerca di relitti, il magnetometro è quello sinistro. I due rivelatori di oggetti metallici usati più frequentemente per individuare e misurare l'intensità magnetica di un oggetto di ferro sepolto sono il magnetometro a protoni e il gradiometro. Fanno sostanzialmente la stessa cosa, ma usano sistemi di misurazione differenti.

Visto che non si erano trovate tracce dell'*Hunley* sotto costa, ci rendemmo conto che bisognava allargare molto la griglia di ricerca.

Tornammo nel 1981 con una spedizione organizzata in modo efficiente. Alan Albright, il capo archeologo marino dell'università della Carolina del Sud, fu quanto mai cooperativo, ci prestò un'imbarcazione e una squadra di sommozzatori. Bill Shea utilizzò il magnetometro a protoni da lui costruito assieme a Walt Schob, che pilotava avanti e indietro lungo le linee di griglia l'imbarcazione di ricerca. Un secondo battello, con i sub, lo seguiva da presso per controllare eventuali anomalie interessanti segnalate dallo strumento di Bill. Le immersioni erano dirette da Ralph Wilbanks, l'archeologo statale che rappresentava l'università.

Per mantenere sempre nel punto esatto l'imbarcazione con il magnetometro, fu utilizzata la Mini Ranger Navigation Unit della Motorola, e mio figlio Dirk, seduto dentro un camioncino preso a nolo che si arroventava sulla spiaggia, seguiva il grafico e dava le indicazioni che mantenevano Schob su un percorso in linea retta lungo le corsie larghe trenta metri della griglia.

Pur percorrendo complessivamente oltre ottocento chilometri di corsie di griglia, non riuscimmo a trovare la tomba dell'*Hunley*. La barca dei sub, tuttavia, scoprì i resti di quattro violatori di blocco confederati, i monitor corazzati nordisti *Weehawken* e *Patapsco* e la corazzata a due casematte *Keokuk*. Ormai stavamo cominciando a fare sul serio.

Dopo ogni spedizione scattavamo sempre quella che chiamavamo la foto della promozione di tutti coloro che avevano preso parte al progetto. Mentre studiavo i diciassette volontari che avevano sgobbato tanto per trovare

l'*Hunley* e che avevano avuto tanto successo nella scoperta di altri relitti della guerra civile, mi chiedevo quello che avremmo fatto con una squadra meno numerosa e più dura.

Nell'estate del 1982, armati del fedele gradiometro Schonstedt, che ci prestava sempre quel meraviglioso e cortese personaggio di Erick Schonstedt, che appoggiò la NUMA in ogni momento, Walt Schob e io partimmo alla ricerca di relitti lungo il corso inferiore del Mississippi. Noleggiammo all'aeroporto una giardinetta - allora le fabbricavano ancora - e attraversammo New Orleans scendendo nel delta sino alla fine della statale in una cittadina chiamata Venice, punto di partenza per i rifornimenti e gli equipaggi destinati alle torri di trivellazione al largo.

Qui noleggiammo un piccolo skiff d'alluminio di cinque metri, proprietà di un taciturno pescatore cajun. La prima mattina prese il denaro e non ci rivolse una parola. Il terzo giorno si rese conto che eravamo gente perbene e cominciò a raccontarci barzellette cajun. Dato che due giorni prima mi ero rotto la caviglia destra e avevo un'ingessatura fino al ginocchio, mi prestò gentilmente una sedia a sdraio per farmi stare seduto comodo a prua, con l'ingessatura appoggiata sulla falchetta, protesa come uno sperone sull'acqua fangosa del fiume.

In tre giorni di rilievi con il magnetometro trovammo le corazzate confederate *Manassas*, vicino a un carico di tubi di ferro, e *Louisiana*, entrambe identificate in seguito nel corso di uno studio effettuato sul posto da una commissione scientifica della Texas A & M. Scoprimmo anche i resti delle cannoniere *Governor Moore* e *Varuna*, affondate durante la battaglia dei forti quando la flotta nordista dell'ammiraglio David Farragut conquistò la città di New Orleans.

Walt e io salutammo affettuosamente il pescatore e andammo in auto a Baton Rouge alla ricerca della famosa corazzata confederata *Arkansas*, di cui parleremo più diffusamente in uno dei prossimi capitoli.

Questa fu veramente un'operazione condotta risparmiando sul centesimo. Se non altro, servì a dimostrare che si può fare molto quando c'è l'impegno. La spesa maggiore dell'intero progetto fu il biglietto dell'aereo. Bisogna ricordare che se qualcosa non si trova quando il tempo è passato, è perché nessuno è andato a cercarla nel 90 per cento del tempo passato.

Inoltre, inevitabilmente, il tempo seppellisce tutti i ricordi della località.

Per mettersi alla ricerca di un relitto perduto, di una montagna indiana, di lingotti d'oro, di monete d'argento o di vasi da notte di porcellana, non occorre l'appoggio del governo o di un'università. Non occorre un camion

pieno di costose attrezzature. Non occorre nemmeno aver ereditato un milione di dollari. Quel che serve davvero sono l'impegno, la perseveranza e la presa sulla vostra immaginazione, in modo da non dover andare a cacciare farfalle d'inverno. Ci sono cose fatte dall'uomo che non si possono mai trovare. Alcune non andarono mai perdute, tanto per cominciare, altre erano fantasie nate nell'immaginazione di qualcuno, e tutte le altre, fin troppe, non si trovano nemmeno nelle vicinanze di dove si suppone che siano.

Un primo esempio è il *Sultana*, un battello a ruote del Mississippi. Era un'imbarcazione di lusso che faceva servizio passeggeri fra New Orleans e Saint Louis. Poco dopo la guerra civile, un avido ufficiale nordista, pagato dalla società armatrice 22 dollari per ogni passeggero militare imbarcato, vi stipò a bordo 2400 uomini. Molti erano malridotti prigionieri di guerra dimessi da poco dal famigerato campo di concentramento sudista di Andersonville e che tornavano a casa. Il *Sultana* aveva a bordo anche ottanta passeggeri paganti e quaranta muli. Una fotografia della nave a pieno carico ha un'aria innaturale. Tutte quelle ombre scure ammucchiate sul tetto e stipate in coperta, muli compresi, sembrano fantasmi.

Alle due del mattino del 27 aprile 1865, circa 25 chilometri a nord di Memphis, Tennessee, una delle caldaie della nave esplose trasformandola in un rogo, prima di affondare in una nuvola di vapore e fumo. Perirono almeno 1800 persone, e forse addirittura 2100. La catastrofe costituisce ancora oggi il più grave naufragio della storia americana.

Nell'estate del 1982 Walt Schob e io lavorammo con l'avvocato Jerry Potter di Memphis, il più autorevole esperto sull'episodio e autore del volume *The Sultana Tragedy*. Effettuammo con il gradiometro linee di ricerca sul terreno in parecchie località a nord della città, perché dal 1865 il Mississippi ha cambiato spesso letto e percorso. Potter ricordò che Mark Twain una volta aveva scritto che «un giorno qualche contadino incapperà con il suo aratro in un pezzo del vecchio *Sultana* e ne rimarrà molto sorpreso». Twain fu davvero un profeta. I resti bruciacchiati del *Sultana* vennero finalmente scoperti a meno di cinquanta metri dal punto che avevo calcolato, a tre chilometri dalla sponda attuale del Mississippi, a circa sei metri di profondità in un campo di soia di un coltivatore dell'Arkansas.

La ricerca è la chiave di tutto. Non se ne fa mai abbastanza. Questo è un punto talmente importante che giova ripeterlo. *Non si fanno mai abbastanza ricerche.* Senza un campo recintato che fornisca ragionevoli limiti a uno spazio da sondare, si finisce col perdere tempo e denaro in uno sforzo che

ha la stessa probabilità di successo di ritrovare su Marte il Pifferaio di Hamelin con i bambini che lo avevano seguito. Certo, si può avere fortuna, ma non è il caso di scommetterci sopra il conto in banca. Le probabilità possono essere una su cento, ma c'è pur sempre quella minima possibilità di successo. Ma se le probabilità sono una su mille, il gioco non vale la candela.

Le ricerche possono migliorare le probabilità di successo oppure farvi capire che non ci sono speranze. Ho dovuto archiviare molti progetti di recupero di relitti senza nemmeno fare il minimo tentativo di esplorazione, perché i dati a disposizione dicevano che era una causa persa in partenza. Una nave scomparsa nel golfo del Messico, un'altra svanita nel viaggio da Bermuda a Norfolk, una sparita nell'oblio in un punto imprecisato fra San Francisco e Los Angeles? Lasciate perdere. Senza una traccia, vi trovereste davanti una griglia di ricerca che potrebbe estendersi per mille chilometri quadrati.

Se e quando un relitto decide di farsi trovare, vuol dire che si tratta di un puro caso.

Il mio vero amore è infilare il filo della ricerca nella trama delle indagini e dello studio. Ho detto spesso che, se mia moglie mi cacciasse di casa, mi trasferirei con una brandina e un sacco a pelo nella cantina di una biblioteca. Non c'è niente di più affascinante della sensazione di aver individuato dove si troverebbe un manufatto perduto e trovare così la risposta a un mistero ritenuto insolubile sotto la polvere dei secoli.

Molte persone credono che andare alla ricerca di una nave perduta sia un'avventura entusiasmante. Non posso rispondere a nome dei grandi, i vecchi professionisti come Bob Ballard e la sua compagine del Wood's Hole Institute, ma per uno piccolo non è certo un letto di orchidee. La verità è che la ricerca in sé è la noia fatta persona. Ti ritrovi a ballonzolare fra le onde su una barchetta dall'alba al tramonto, a sfinirti di sudore in un clima umido mentre ti sforzi di vincere il mal di mare osservando il pennino della scrivente che traccia righe su righe sul rullo di carta del grafico. Eppure, quando sullo schermo del sonar compare un'immagine, oppure quando il pennino del magnetometro fa una traccia diversa e ti rendi conto che hai incontrato un'anomalia o qualcosa che assomiglia a quello che stai cercando, l'attesa si fa palpitante. E allora, quando i sub riemergono e riferiscono di aver identificato quello che stavi cercando, il sangue, il sudore, le lacrime e le spese sono dimenticati. Ti senti pervaso da una sensazione di trionfo che è meglio del sesso, in qualunque giorno. Be', quasi.

Ricevo dalle dieci alle venti lettere la settimana da persone che mettono volontariamente a disposizione della NUMA il loro tempo e le loro energie. Mi spiace moltissimo declinare le loro gentili offerte. Molti credono che noi siamo un grande complesso con un edificio di dieci piani montato su palafitte nell'oceano. La realtà è che non abbiamo un ufficio, non abbiamo impiegati, nemmeno una barca nostra. Per un paio d'anni abbiamo tentato di far funzionare la NUMA da un ufficio abilmente diretto da Craig Dirgo, ma c'erano ben pochi affari da condurre in porto e abbiamo chiuso. Le spedizioni si possono fare quando io me la sento, il che capita raramente più di una volta all'anno.

Il nostro equipaggio di volontari è scarno. Pochi sono i sub. Per lo più si tratta di esperti di storia marinara e di tecnici elettronici. Quando andiamo in una zona particolare alla ricerca di una nave perduta, noleggiamo un'imbarcazione e invitiamo i sommozzatori locali che conoscono le acque in cui lavoreremo. Molto spesso ci raggiungono esperti di una missione archeologica statale.

Dato che la maggior parte delle nostre spedizioni viene finanziata dai diritti d'autore dei miei libri, senza alcun tipo di donazioni o di sovvenzioni, mia moglie, che fa da contabile, e certo anche l'ufficio delle tasse, pensano che a me dovrebbero praticare una lobotomia frontale perché mi abbandono a questo tipo di follie senza il minimo profitto o guadagno. In effetti, questa è la prima volta in quasi vent'anni che metto per iscritto le mie esperienze. È la prima volta che scrivo in prima persona, ma per me rappresenta un'occasione per parlare di tutte le meravigliose persone che hanno appoggiato la NUMA e per ringraziarle.

Se ci fossero al mondo altri tipi strani come me, disposti a spendere denaro senza la minima speranza di ricavarne qualcosa, potremmo dare inizio a più progetti. Alcune persone hanno fatto grandi discorsi circa le loro intenzioni di partecipare alle ricerche della NUMA di leggendari relitti, ma non ne ho mai vista una mettere mano al portafogli. E vorrei avere una bottiglia di birra per ogni volta che qualcuno si è detto disposto a contribuire alle spese per la ricerca di un relitto per poi tirarsi indietro all'ultimo momento. Potrei aprire una sala da gioco, se mi basassi soltanto sulle promesse. Molti ne hanno fatte di grosse, ma laggiù dove finisce l'arcobaleno non c'era mai la pentola con le monete d'oro dentro; nessuno ha mai anticipato un nichelino. Peccato, perché non proveranno mai l'emozione della caccia o la soddisfazione di una scoperta.

L'unica persona che condivide il mio amore per la ricerca e che sarebbe

disposto a mettere i soldi sul tavolo è Douglas Wheeler, un dirigente di Chicago. Interviene generosamente ogni volta che la NUMA salpa alla ricerca dell'ignoto.

Per quanto eccentrico io sia, non sono mai andato alla ricerca di tesori e non ho mai trattenuto manufatti che la NUMA ha recuperato da un relitto. Tutti gli oggetti recuperati vengono usati rigorosamente per l'identificazione, prima di essere conservati e donati ai musei. Non tratteniamo niente. I visitatori e gli ospiti rimangono sorpresi di non trovare oggetti o ricordi a casa mia. I miei soli ricordi sono tredici modellini che ho costruito personalmente dei relitti scoperti dalla NUMA, il gavitello di segnalazione che fu legato al sommergibile *Hunley* quando i miei sommozzatori si immersero per la prima volta e un salvagente dell'*Arvor III*.

Perché continuo a fare tutto ciò senza il minimo vantaggio finanziario e a dispetto dei frequenti insuccessi? In realtà non saprei dirlo. Per curiosità, forse? Per un fanatico desiderio di riuscire in quello che troppo spesso è impossibile? Per trovare qualcosa che nessuno finora ha mai trovato? Non siamo in molti ad essere spinti dalla stessa follia.

Alan Pegler è un altro personaggio che ha avuto il fegato di seguire il rullo lontano del tamburo. Alan Pegler, un tipo gioviale con due basettoni grossi così, era proprietario di una ben avviata fabbrica di oggetti in plastica. Una mattina, a colazione, lesse sul *London Times* che stava per essere messo in vendita e destinato alla rottamazione il *Flying Scot*, lo Scozzese Volante, il famoso direttissimo che collegava Edimburgo a Londra tra la fine degli anni '20 e l'inizio degli anni '30. Si mise in contatto con il direttore generale delle ferrovie e acquistò la maestosa locomotiva e le sue carrozze prima che venissero distrutte, poi fece restaurare in tutto il loro splendore l'intero convoglio. Non contento di lasciarlo semplicemente riposare in un museo, se lo portò in giro per tutta l'Inghilterra e negli Stati Uniti.

Sfortunatamente, la cosa risultò costosa in modo esorbitante e portò Pegler al fallimento. Ma Alan riuscì a donare lo Scozzese Volante a una fondazione senza scopo di lucro, che attualmente mantiene e fa funzionare il convoglio per il pubblico. La gente, giovani e vecchi, si entusiasma ancora quando sente funzionare una locomotiva e quando si fa scarrozzare attraverso la campagna sotto una colonna di fumo nero e sbuffi bianchi di vapore.

Al processo per il fallimento il giudice, piuttosto severo, ammonì Pegler: «La sua rovina deriva dal suo sconfinato entusiasmo per le ferrovie. Lo

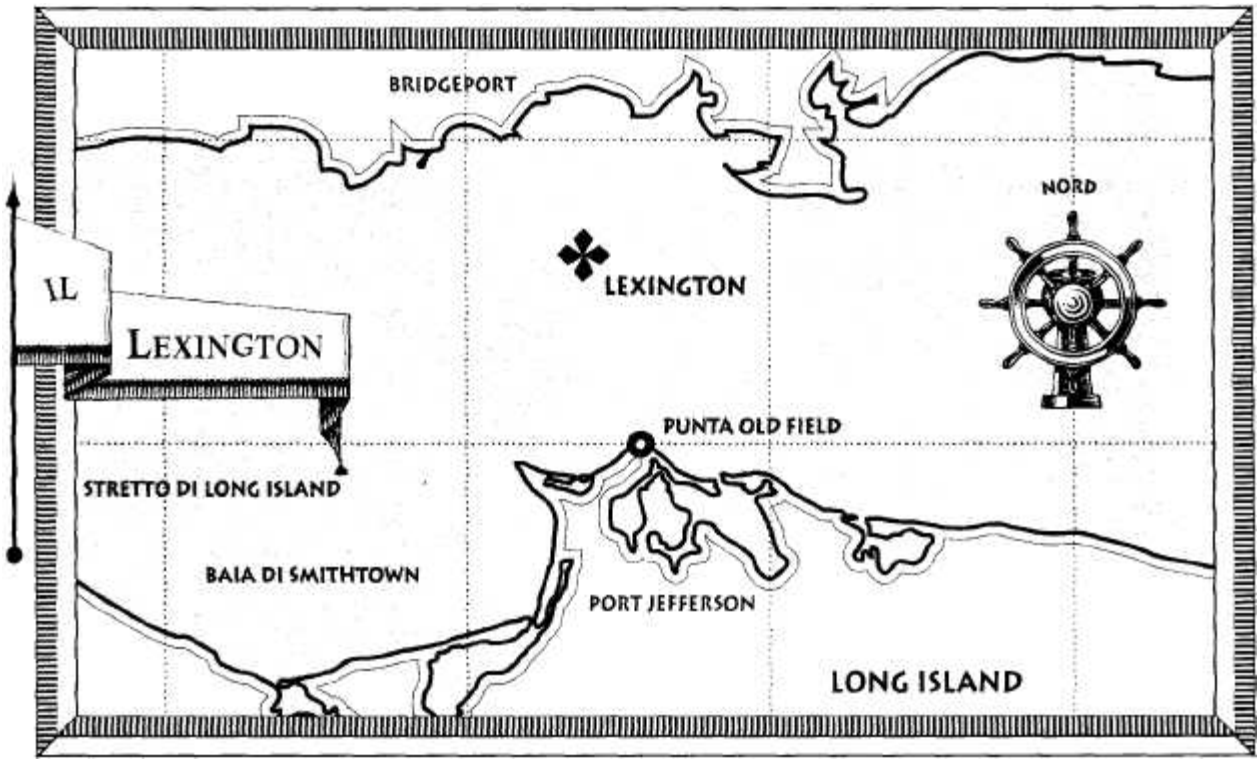
Scozzese Volante è stato la sua follia».

Pegler, incredibilmente allegro date le circostanze, ribatté: «Certo, non posso dire che non mi dispiaccia di aver perso tutti i miei quattrini, la mia casa, il mio castello in campagna, la mia villa in Italia, la mia Bentley e la mia Volvo, e di essere rimasto con quello che ho indosso. Ma non mi pento nemmeno per un attimo di aver acquistato lo Scozzese Volante. L'ho salvato, e per me ne valeva la pena».

Ovviamente, Alan Pegler è il tipo che fa per me.

Nelle pagine che seguono troverete il racconto dei relitti andati perduti e dei notevoli sforzi di un gruppo di volontari della NUMA che si impegnarono a lungo e duramente per ritrovarli. Le persone che descriviamo, passate e presenti, erano e sono reali. I fatti storici, tuttavia, pur essendo autentici, sono stati in parte romanzati per dare al lettore la possibilità di immedesimarsi meglio nell'azione.

PARTE PRIMA
Il piroscafo *Lexington*



I
Traversata diurna
Lunedì, 13 gennaio 1840

L'alto individuo barbuto che era smontato dalla carrozzella a due ruote rabbrividì per il freddo pungente e nascose il mento nel collo del pastrano. Posò la valigia sul marciapiedi gelato, si sollevò per pagare la corsa al vetturino, seduto in serpa dietro il mantice della carrozza. Poi diede un'occhiata al suo orologio da tasca. I numeri romani del cipollone d'oro gli dissero che le tre pomeridiane erano trascorse da due minuti. Dopo essersi accertato che il suo biglietto fosse al sicuro nel taschino della giacca, l'uomo si affrettò ad attraversare la stazione sull'altro lato del molo.

L'uomo con la barba aveva prenotato un passaggio sul piroscafo *Lexington*, diretto da New York a Stonington, Connecticut, il terminale dal quale i passeggeri si trasferivano su un treno per proseguire il viaggio verso Boston. Era il professor Smith, docente di Lingue Moderne ad Harvard, e stava tornando a casa dopo aver tenuto tre lezioni e venduto la sua ultima poesia. Smith non pensava mai di restarsene chiuso in un albergo di New York oltre il necessario. Si sentiva raramente a suo agio in città e non vedeva l'ora di riunirsi al più presto alla moglie e ai figli.

Notando il fumo nero che usciva dall'alta ciminiera anteriore del piroscafo e sentendo stridere la sirena a vapore, cominciò a correre come un matto sulle tavole di legno del molo, aprendosi il passaggio attraverso l'ondata di passeggeri appena sbarcati dal piroscafo *Richmond.* L'apprensione cresceva e ben presto si trasformò in frustrazione.

Troppo tardi, aveva perso l'imbarco.

Gli addetti al porto avevano ritirato sul molo la passerella e l'equipaggio stava filando a bordo le gomene d'ormeggio. Il piroscafo distava soltanto poco più di un metro e l'uomo con la barba fu tentato di superare il varco con un balzo. Ma un'occhiata alla fredda superficie dell'acqua gli fece subito cambiare idea.

Il comandante era sulla porta della timoniera e osservava il ritardatario, poi sorrise e si strinse nelle spalle. Una volta mollati gli ormeggi e allontanatosi dal molo, nessun comandante era mai tornato indietro per un passeggero in ritardo. Fece un breve gesto di saluto allo sfortunato possessore del biglietto, rientrò nella cabina del timone e chiuse la porta, lieto di tornare al calduccio della grossa stufa accanto alla grande ruota del timone.

L'uomo sul molo rimase immobile, ansando, mentre il volto normalmente bianco si imporporava. Pestò i piedi sull'impiantito per scuotersi la crosta di ghiaccio dalle scarpe mentre osservava il più veloce piroscafo dello stretto di Long Island infilarsi nell'East River, sotto la spinta delle ruote a

pale che facevano spumeggiare l'acqua grigioverdastra. Non si accorse di un portuale che gli si era avvicinato, fumando la pipa.

Lo sconosciuto fece un cenno verso il piroscafo che si allontanava: «Se n'è andato senza di lei?» gli chiese.

«Se fossi arrivato dieci secondi prima, avrei potuto saltare a bordo», rispose lentamente il professore.

«Nello stretto si sta formando ghiaccio», osservò il portuale, «sarà una brutta notte, per la traversata.»

«Il *Lexington* è robusto e veloce. Ho fatto quella traversata una dozzina di volte. Sarà a Stonington per mezzanotte.»

«Forse sì e forse no. Se fossi in lei, sarei contento di starmene al caldo a terra fino alla prossima corsa di domattina.»

Il professore si mise la borsa sotto il braccio e si cacciò le mani inguantate nelle tasche del pastrano. «Maledetta sfortuna», disse irritato, «un'altra notte in città non ci voleva proprio.»

Diede un'ultima occhiata al vapore che risaliva l'acqua fredda e minacciosa della corrente, poi si voltò e tornò alla stazione di arrivo, senza rendersi conto che quel metro circa che aveva separato la banchina dallo scafo del piroscafo in partenza gli aveva risparmiato una morte violenta e atroce.

«Avrei giurato che quel pazzo avrebbe tentato il salto», osservò il comandante George Child.

Il pilota del piroscafo, capitano Stephen Manchester, si volse senza togliere le mani dalla ruota. «Per me il fatto che i passeggeri aspettino sempre fino all'ultimo momento per salire a bordo rimane sempre un mistero.»

Child si avvicinò alla parte anteriore della cabina e scrutò il termometro montato all'esterno del finestrino. «Siamo a quindici sotto zero. Scenderà certo di altri due o tre gradi prima che finisca la notte.»

«Incontreremo ghiaccio prima di attraccare a Stonington», rispose Manchester.

«Il vecchio *Lex* è la nave più robusta dello stretto», ribatté Child sfilandosi un sigaro dalla tasca della giacca e accendendolo. «Ci farà passare anche questa.»

Ufficiale anziano con quattro anni di esperienza sui piroscafi in servizio nello stretto, Child comandava di solito il *Mohegan*, un altro dei vapori passeggeri di linea. Ma quella notte sostituiva il comandante titolare, Jacob Vanderbilt, che stava cominciando ad ammassare una fortuna in trasporti navali e ferroviari: «Jake l'intrepido», come lo avevano soprannominato, aveva la reputazione di essere piuttosto temerario. Spesso spingeva il *Le-*

xington a tutta forza nella traversata dello stretto di Long Island. Ma per sua fortuna, si seppe in seguito, era a casa con un brutto raffreddore e non aveva potuto far altro che cedere il comando al capitano Child.

A differenza di Jake Vanderbilt, George Child era un comandante cauto, che raramente correva rischi. Rimase a fianco di Manchester intento a pilotare il piroscafo attraverso le pericolose maree dell'Hell Gate, la Porta dell'Inferno. Passata quella, le anse tortuose dell'East River si allargarono un poco, fin quando, superato il Throgs Neck, il piroscafo si inoltrò nelle acque spesso infide dello stretto.

Il comandante lasciò il confortevole tepore della timoniera e fece una breve ispezione al carico. Lo spazio sotto il ponte di passeggiata era stivato con quasi centocinquanta balle di cotone, alcune accatastate addirittura a meno di mezzo metro dal rivestimento della ciminiera. Per qualche strana ragione Child non si preoccupò dell'eccessiva concentrazione di cotone infiammabile tanto vicino al rivestimento, che soltanto pochi giorni prima aveva preso fuoco. Visto che erano state fatte le riparazioni necessarie, decise di ignorare quel potenziale pericolo.

Il resto del carico, in casse di legno, era stato stivato vicino alle paratie attorno alle macchine. Soddisfatto che i colli fossero ben assicurati e che non potessero spostarsi sotto la spinta di eventuali forti onde, il comandante si soffermò nella cabina occupata da Jesse Comstock. Il commissario di bordo era affaccendato a contare il denaro versato dai passeggeri, che pagavano in anticipo il pasto. Child non volle interrompere il lavoro di Comstock, ma scese attraverso un boccaporto lungo una scaletta che portava alla sezione centrale della nave, dove si trovavano le macchine e le caldaie.

Il piroscafo era azionato da una delle macchine a vapore più efficienti dell'epoca, costruita dalla fonderia West Point. Era una macchina a cilindro verticale del tipo detto a bilanciere, mossa da un cilindro di 121 centimetri di diametro con una corsa di 3,34 metri. La biella del pistone era collegata a una lunga asta che trasformava la spinta in su e in giù del cilindro nel movimento rotatorio dell'albero motore di poppa, il quale faceva girare le grosse ruote da sette metri del *Lexington* con le loro pale larghe tre metri. Le caldaie erano state progettate in origine per essere alimentate a legna, ma erano state poi modificate per poter bruciare anche carbone. Quando la pressione del vapore si avvicinava alla linea rossa del manometro, il piroscafo solcava il mare a una velocità molto prossima ai 25 nodi, più rapido della maggior parte dei violatori di blocco confederati di vent'anni prima.

Courtland Hemstead, il direttore di macchina, stava studiando gli indica-

tori tremolanti sui suoi manometri d'ottone, quando Child gli batté una mano sulla spalla. «Appena passata punta Sands, signor Hemstead, ci dia dentro con il carbone», gli gridò il comandante per farsi sentire nel ruggito delle caldaie e i soffi del vapore. «Voglio una traversata veloce.»

«Traversata di giorno, ecco il nostro motto», rispose Hemstead, voltandosi per sputare un po' di sugo di tabacco nella sentina. «Peccato che capitan Jake sia a letto con la febbre e che lei abbia dovuto abbandonare il suo caminetto per una corsa come questa.»

«Preferisco il gelo di gennaio a una tempesta di novembre.»

«Bah, il freddo è l'ultima cosa che mi preoccupa qua sotto, vicino alle caldaie.»

«Se la goda, finché può», rispose Child ridendo. «Quando verrà l'estate le sembrerà di essere all'inferno.»

Hemstead si voltò e cominciò a gridare ordini ai macchinisti Benjamin Cox, Charles Smith e a due fuochisti, che continuavano a spalare carbone nei bruciatori delle grandi caldaie. Child si godette il calore un altro paio di minuti prima di risalire la scaletta e dirigersi verso la sua cabina, per lavarsi e andare a cena con i passeggeri.

Manchester cedette la ruota al timoniere Martin Johnson. Pulì il vetro della finestra, che aveva cominciato ad appannarsi all'interno, e diede un'occhiata al faro di Kings Point. «Tre gradi a sinistra», disse a Johnson.

«Vengo per tre gradi a sinistra», rispose il timoniere.

Manchester prelevò un cannocchiale da un cassetto antistante e scrutò una goletta che stava arrivando sulla sinistra, di prora. Notò che era inclinata sottovento per una brezza sostenuta. Rimise a posto il cannocchiale e studiò lo stretto a prora. Il sole era tramontato dietro l'isola di Manhattan alle loro spalle e sulle acque stava calando l'oscurità. Quel po' di ghiaccio che riusciva a vedere si stava addensando per lo più sulle acque più calme delle insenature della costa. Non aveva alcuna apprensione mentre osservava l'acqua sempre più scura. Ora che erano in acque più aperte, la parte più difficile della traversata era ormai passata e cominciò a respirare con maggiore tranquillità. Si sentiva sicuro, a bordo del *Lexington.* Era un piroscafo solido, veloce e di costruzione robusta anche per il tempo brutto.

La chiglia era stata impostata nell'arsenale Bishop & Simonson di New York in un caldo lunedi di settembre del 1834. A differenza dei piroscafi successivi, che erano progettati da tecnici che disegnavano piani dettagliati, un modello di legno dello scafo era stato allestito e modificato seguendo

i suggerimenti del commodoro Vanderbilt, finché questi non fu soddisfatto del risultato. Poi, servendosi del modello come guida, erano state tracciate col gesso le linee definitive a grandezza naturale. In seguito i carpentieri, artigiani esigenti di quell'epoca, avevano tagliato e unito l'ossatura di legno.

Conosciuto in seguito come un personaggio che aveva il massimo rispetto per Ebenezer Scrooge, Cornelius Vanderbilt aveva cambiato atteggiamento e aveva fatto il possibile per trasformare il *Lexington* nella più bella nave passeggeri dell'epoca. Aveva speso una notevole fortuna in teck lavorato per i parapetti dei ponti, le porte delle cabine, le scalinate e i rivestimenti interni delle pareti. La cabina principale comprendeva un elegantissimo vestibolo e il salone da pranzo. Tutte le lampade sui ponti, le tende e il mobilio erano di qualità eccellente e avrebbero fatto onore alle abitazioni più eleganti di New York.

Il commodoro controllò personalmente ogni centimetro della sua costruzione e ideò una serie di innovazioni nel disegno. Insistette affinché bagli, travature e pavimenti fossero della miglior quercia bianca stagionata e di pino giallo. La struttura integrale venne garantita da un piano di sforzo preso pari pari dal *Town's Patent for Bridges.* Lo scafo era solidissimo, con robuste ordinate scatolate, insolite per la maggior parte delle navi che l'avevano preceduto e per quelle costruite in seguito.

Non fu trascurato alcun particolare per la sicurezza. La ciminiera era ben protetta nel passaggio attraverso i ponti e le scorie dei bruciatori venivano scaricate in mare attraverso una grossa tubazione montata nello scafo. Nelle vicinanze delle caldaie e delle tubazioni di vapore non c'erano installazioni di legno esposte. A bordo c'era addirittura una macchina antincendio, completa di pompe e manichette. Tre grosse lance di salvataggio erano appese alle loro gru dietro le ruote a pale, oltre a uno zatterone assicurato sul ponte di prua.

Il piroscafo entrò in servizio lunedì 1° giugno 1835 e fu un immediato successo. In un primo tempo fece servizio diurno fra Providence, Rhode Island e New York. Due anni dopo fu trasferito alla tratta per Stonington. La pubblicità definiva lussuose e costose le comodità offerte ai passeggeri. In particolare quelle riservate alle signore, perché Vanderbilt forniva tutto quanto poteva fare loro piacere. Il vitto era eccellente e il servizio impareggiabile.

Il commodoro Vanderbilt aveva la fortuna dalla sua, oppure godeva di un eccezionale sesto senso. Nel dicembre del 1838 il suo più accanito con-

corrente, la New Jersey Steam Navigation and Transportation Company, gli fece un'offerta che non poté rifiutare: sessantamila dollari per la nave più veloce dello stretto, e in più ne spese altri dodicimila per ristrutturare l'interno e modificare i bruciatori a legna affinché si potesse usare anche il carbone. Suo fratello Jake accettò di rimanere a bordo del *Lexington* come comandante, in attesa del varo della nuova nave della famiglia.

Manchester abbassò una leva che fece squillare una campana in sala macchine e annunciò attraverso il tubo portavoce: «Siamo fuori, ormai, signor Hemstead, i suoi ragazzi possono darci dentro con il carbone».

«Come desidera, comandante», rispose a voce alta il direttore di macchina.

La scia di fumo dell'alta ciminiera si infittì e si gonfiò, e sul tagliamare di prora si formarono due grossi baffi bianchi mentre il piroscafo accelerava l'andatura. L'acqua spumeggiava e ribolliva sotto le ruote a pale. A Manchester sembrava un levriero scatenato. Non riusciva a frenare un fremito che lo scuoteva ogni volta che la grande macchina gonfiava i muscoli e spingeva la nave attraverso le onde a tutta velocità, probabilmente più veloce di qualsiasi altra imbarcazione costruita fino a quel momento.

Tornò a controllare il termometro: segnava -17,8 °C.

Non era una bella notte per starsene fuori, pensò il capitano. Diede un'occhiata all'acqua accanto allo scafo che incontrava la scia che si stava allargando, e non riuscì a immaginarsi l'orrore di trovarcisi dentro, quella notte.

La maggior parte dei comandanti delle navi passeggeri in servizio sullo stretto non si trovavano a loro agio in mezzo ai passeggeri, e se ne restavano isolati nella tuga del timone o nella loro cabina personale per la maggior parte della traversata. Ma George Child era un tipo socievole e cordiale. Sentiva che era suo dovere dimostrarsi cortese con i passeggeri e rassicurare quelli, sempre piuttosto numerosi, che avevano paura di viaggiare su una nave a vapore.

Entrando nel salone principale, un quarto d'ora prima dell'annuncio che la cena era servita, Child osservò i suoi passeggeri, seduti a gruppi a conversare affabilmente attorno alle stufe. Job Sand, l'alto e distinto capo cameriere, era tutto occupato a servire rinfreschi. Anche se Sand era bianco, gli altri cinque camerieri, l'aiuto cuoco, Joseph Robinson, lo stimato chef di bordo e Susan Holcomb, la cameriera, erano tutti neri.

Senza controllare l'elenco, Child calcolò che dovevano esserci a bordo

circa 115 passeggeri che avevano pagato il biglietto da un dollaro, più il costo dei pasti. Il passaggio sul ponte costava 50 centesimi, ma quella notte non ve n'erano. Contando anche i 34 dell'equipaggio, dovevano esserci a bordo quasi 150 persone, fra uomini, donne e bambini per quella corsa per Stonington. Una piccola città, in pratica.

Parecchi passeggeri giocavano a carte, concentrati ai loro tavoli. Due famosi attori di Boston, Charles Eberle e Henry J. Finn, tenevano viva la conversazione durante la distribuzione delle carte. Sempre disposti ad accattivarsi il pubblico, si erano generosamente offerti di recitare una scena della loro nuova commedia non appena finita la cena. Peter McKenna, un commerciante di New York, si aggiudicò il primo piatto.

Le mamme e i papà, sui sofà, intrattenevano i loro bambini con storielle e giocattoli acquistati in città. La signora Russell Jarvis, descritta come una donna di bellezza non comune, tenne occupate le sue due giovani figlie a contare le sciabolate dei fari sistemati nei punti pericolosi dello stretto. James Bates sfogliava un giornale mentre sua moglie leggeva ad alta voce un libro di poesie ai suoi figlioletti, un maschio e una bambina. Quel lunedì sembrava che a bordo del *Lexington* ci fossero praticamente soltanto genitori con due bambini. William Townsend aveva regalato una vacanza alla moglie, portando con sé le due figlie per un viaggio a Boston.

In tono più triste, in un angolo della cabina, sedevano in silenzio, da soli, i familiari di Harrison Winslow: la vedova Alice, suo suocero William e il fratello del defunto, John, accompagnavano la salma, la cui bara era sistemata nella stiva assieme al resto del carico, per essere sepolta a Providence. All'altra estremità del salone Mary Russell rideva felice con l'amica e coetanea Lydia Bates. Mary si era sposata il giorno prima a New York e stava tornando a casa senza il maritino per dare la bella notizia ai suoi genitori.

Un gruppo di commercianti, in piedi accanto a una stufa, discuteva di affari e politica. Il banchiere Robert Blake esprimeva educatamente il proprio disaccordo con gli industriali Abram Howard, William Green e Samuel Henry a proposito della riduzione dei tassi d'interesse della New York Bank. John Lemist, tesoriere della Boston Leather Company, non aveva niente di buono da dire nei confronti dei banchieri, che recentemente avevano applicato alla sua azienda un alto tasso d'interesse per un prestito destinato ad aumentare le scorte di magazzino.

Nel vestibolo c'erano anche numerosi capitani di mare che erano rientrati dopo mesi di navigazione e stavano tornando in famiglia. I capitani J.D.

Carver, Chester Hillard, E.J. Kimball. David McFarland, John Mattison, Theophilas Smith e Benjamin Foster, il quale stava rientrando dopo tre anni da un viaggio in India, si stavano raccontando a vicenda avventure di mare.

Fra gli altri passeggeri di rilievo, il dottor Charles Follen, emerito professore di letteratura tedesca all'università di Harvard, e Adolphus Hamden, della Hamden Express, che stava trasportando ventimila dollari in monete d'argento e cinquantamila dollari in banconote destinate alla Merchants Bank.

Il pranzo fu servito alle sei di sera da Job Sand e dai suoi camerieri. Lo chef Joseph Robinson e i suoi assistenti, Oliver Howell e Robert Peters, offrirono ai passeggeri montone con contorno di pomodori bolliti oppure passera di mare al forno con salsa al vino e contorno di riso.

Fra il tintinnare dei bicchieri e il mormorio dei passeggeri che chiacchieravano, nessuna delle 115 persone riunite a tavola, eccetto una, sapeva che quello sarebbe stato il loro ultimo pasto.

Poco dopo le 19.30, il primo ufficiale Edwin Furber salì nella tuga del timone per avvertire il capitano Manchester che c'era un incendio a bordo. Manchester uscì immediatamente e diede un'occhiata verso poppa. Le fiamme provenivano dal ponte di passeggiata attorno al rivestimento del fumaiolo. Diede un'occhiata alla costa oscurata e fece rapidamente il punto. Il piroscafo aveva superato da un bel po' il faro di punta Eatons Neck e si avvicinava a quello di punta Old Field, entrambi sul lato di Long Island dello stretto. Più lontano, verso nord, si notavano le luci di Bridgeport. Il capitano prese immediatamente la ruota dalle mani del timoniere Johnson e poggiò tutto a dritta nel vano tentativo di fare virare il piroscafo e di portarlo ad arenarsi a Long Island.

Come se arrivasse dal nulla, irruppe nella tuga il comandante Child: «Abbiamo un incendio a bordo!» gridò. «Fare rotta verso la terra più vicina!»

«Lo sto facendo virare proprio adesso», rispose Manchester, «ma il timone non risponde alla ruota.»

I tre uomini si aggrapparono alle caviglie della ruota del timone e tentarono con tutte le loro forze di far poggiare la nave verso la salvezza, distante sei chilometri, venti minuti a quell'andatura. All'improvviso la ruota sfuggì loro di mano, mettendosi a girare a vuoto.

«Non risponde più», mormorò Johnson esterrefatto.

«Il fuoco deve avere mangiato il cavo di rinvio di sinistra sotto la timoniera», osservò Child.

Ormai fuori controllo, con le macchine ancora in funzione, il *Lexington* cominciò a girare senza guida in tondo, in cerchi sempre più larghi. Child si affacciò alla porta e guardò verso poppa. Quella bellissima nave, un tempo l'orgoglio dei Vanderbilt, vomitava fuoco e fumo dall'intera parte centrale. Si rese conto con disperata sicurezza che la sua nave era perduta, con tutti quelli che si trovavano a bordo.

Abbandonati Child e Johnson, Manchester uscì a chiamare l'equipaggio perché mettesse in funzione la macchina antincendio e portasse fuori i buglioli per l'acqua. I marinai sembravano spaventati e confusi. Tentarono di mettere in funzione la macchina antincendio, ma pareva non riuscissero a trovare i secchi. In quel momento la tuga del timone si riempì di fumo. Child e il timoniere Johnson furono costretti a uscire sul ponte, tossendo, semisoffocati dalle micidiali esalazioni.

Il secondo ufficiale David Crowley corse al centro della nave e si accorse che da parecchie balle di cotone uscivano fiamme. A questo punto il fuoco non si era ancora esteso al legname dello scafo; organizzò con i marinai e i camerieri del salone una catena di buglioli e cominciò a riversare secchiate d'acqua sul fuoco che si espandeva. Essendo troppo pochi i secchi, vuotarono le cassette di legno dei dollari d'argento della Merchants Bank e si affrettarono a riempirle d'acqua, passandole agli uomini più vicini al rogo. I loro sforzi servirono a poco, perché le fiamme si estendevano con una rapidità incredibile. Se avessero mantenuto la testa a posto fin dal primo momento, forse l'incendio avrebbe potuto essere tenuto sotto controllo. Ora invece era diventato un inferno.

Ogni speranza di salvare la nave era svanita.

L'incendio costrinse rapidamente il direttore Courtland Hemstead e i suoi uomini ad abbandonare la sala macchine prima che fosse possibile fermare l'apparato motore. Immune tra le fiamme, il grande cilindro a vapore continuò a fare girare le ruote a pale, il che rendeva impossibile mettere a mare le lance.

Il *Lexington* continuò a girare in tondo nell'acqua scura come spinto da forze sovrannaturali.

Ben presto la violenza del fuoco ebbe la meglio sugli improvvisati pompieri, che dovettero ritirarsi dietro l'enorme bilanciere della macchina fino ai paraspruzzi delle ruote a pale laterali. Chi si trovava sul ponte di prua e non aveva fatto in tempo a fuggire, si trovò intrappolato da una parete di

fiamme che si sollevava fino alla cima del fumaiolo.

Il capitano Chester Hillard, che dava una mano a togliere la copertura di tela dalle lance, si disse che il *Lexington* era perduto.

Crowley, in piedi accanto a Child, chiese: «Cosa possiamo fare, comandante?»

Child girò lo sguardo sui volti impauriti dei passeggeri e rispose con calma: «Signori, alle lance.» Poi si diresse a poppa, per dirigere l'operazione della loro messa a mare.

Fino a venti minuti prima, nel salone principale c'era un'atmosfera piacevole e di rilassata gaiezza. Ora i passeggeri erano in preda alla confusione e al terrore. La calma cedette ben presto all'inevitabile contagio del panico. Si gettarono tutti freneticamente come un sol uomo verso le lance, spinsero via i marinai, che stavano cercando di allestirle per la messa a mare e se ne impadronirono. Travolti da un panico insensato, i passeggeri si ammucchiarono nelle lance come altrettanti lemming; sopraffatti dalla frenesia della massa, si votarono inconsciamente alla morte.

Lasciarono cadere le lance sovraccariche nell'acqua buia che correva sotto, agitata dallo sciabordio delle ruote a pale ancora in funzione. Le lance, con i loro occupanti impotenti, furono immediatamente allagate e si allontanarono nella notte.

I passeggeri rimasti furono lasciati a cavarsela da soli e nessuno di essi sapeva da che parte voltarsi. Pochi furono quelli che si gettarono in acqua. Morire annegati era impensabile quasi come morire tra le fiamme. All'inizio del XIX secolo, meno di dieci persone su cento sapevano nuotare. In ogni caso sarebbero morte di freddo nelle gelide acque.

Il capitano Hillard raccolse alcuni marinai e un piccolo gruppo di passeggeri e li spinse a gettare a mare le balle di cotone che non avevano ancora preso fuoco. Quando ne furono gettate una dozzina, Hillard e il fuochista Benjamin Cox scesero lungo la fiancata e si misero a cavalcioni di una balla, uno di fronte all'altro. Il loro peso combinato la fece affondare per due terzi. Il vento era fresco e la corrente li trasportò lontano alla velocità di un nodo e mezzo.

Mentre passava sotto la poppa, Hillard notò una donna, che ritenne fosse la signora Jarvis, che urlava disperata da sopra la battagliola. Uno dei suoi due bambini era caduto in acqua. I due uomini passarono così vicino al corpicino che Hillard riusci a toccarlo allungando una mano. Dagli abiti e dai lunghi capelli si rese conto che era una bambina. E si accorse anche che era già morta. La signora Jarvis lo pregò di ripescare la piccola dalle

gelide acque, ma il capitano era più preoccupato di restare vivo. Era un'epoca in cui prevaleva la voglia di sopravvivere: il grido «prima le donne e i bambini» non era ancora diventato una degna tradizione marinaresca.

Hillard volse il capo da quella scena straziante, tirò fuori l'orologio e notò l'ora alla luce delle fiamme. Erano le otto di sera.

Il *Lexington* ci avrebbe messo molto a morire.

Un'immensa nuvola di fumo nero si allargò nel cielo per decine di metri, oscurando le stelle. La coperta era crollata e le sole parti della nave che le fiamme non avevano ancora divorato erano la poppa e la parte anteriore a proravia del verricello. Dieci persone si trovavano ancora sulla poppa, mentre una trentina si agitavano sul ponte di prua, compreso Manchester.

«Non dovremmo saltare o far qualcosa?» chiese stordito Adolphus Hamden al capitano Manchester.

«Farlo vorrebbe dire morire», ribatté Manchester.

«Ma non possiamo restare qui a bruciare vivi.»

«Si salvi chi può», rispose solennemente Manchester.

Poi si voltò e si calò lungo la murata su una zattera di rottami. C'erano già due o tre uomini e il suo peso la fece sprofondare. Si aggrappò a un pezzo di parapetto semisommerso e se ne servì per issarsi su una balla di cotone che galleggiava lì accanto. Si accorse che il passeggero Peter McKenna vi era già salito sopra. Harnden, ancora sul ponte di prua, gli gridò: «C'è posto per un altro?»

Prima che il capitano potesse rispondergli, Harnden saltò giù, facendo cadere in mare McKenna e finendo in acqua anche lui. Ignorando Harnden, Manchester ripescò McKenna e lo issò sulla balla. Poi, con un pezzo d'asse raccolto dall'acqua, cominciò a remare, allontanandosi dallo scafo in fiamme. Come aveva fatto il capitano Hillard quando aveva abbandonato il piroscafo, anche lui controllò l'orologio. Era mezzanotte in punto.

Il *Lexington* era in fiamme da quattro ore.

Il secondo ufficiale Crowley aveva trovato a sua volta una balla non occupata: si issò su di essa e con sorprendente presenza di spirito si imbottì gli abiti di cotone per proteggersi dal gelo della notte. Ebbe più fortuna degli altri che avevano raggiunto la salvezza temporanea rappresentata dalle balle di cotone. Senza il peso di una seconda persona, poté stendersi sulla balla senza bagnarsi piedi e gambe, e mentre andava alla deriva con la corrente non poté fare altro che cercare di tenersi caldo e di riconoscere i vari punti della costa che gli scorrevano davanti.

La fuga più tremenda da quell'inferno fu quella del fuochista Charles

Smith. Si era appena addormentato dopo il turno di lavoro ai bruciatori, quando fu svegliato da un amico che gli riferì dell'incendio. Corse subito nella sala macchine, avvitò la manichetta alla presa d'acqua e aprì la valvola. Ma non riuscì a raggiungere l'altra estremità della manichetta per spruzzare l'acqua sul fuoco. Il fumo e le fiamme lo ricacciarono verso poppa, dove intendeva salire a bordo di una delle lance. Trovò il comandante Child in piedi accanto alle gru che dovevano spostare in fuori la lancia di dritta e lo sentì chiamare a gran voce il direttore di macchina Courtland Hemstead.

Meno di un minuto dopo Hemstead comparve, con le sopracciglia e buona parte dei capelli strinati: «Cercava me, comandante?»

«Per l'amor del cielo, fermi la macchina», supplicò Child, «non possiamo mettere le lance a mare finché siamo in movimento.»

Hemstead scosse tristemente il capo: «Le fiamme ci hanno cacciato dalla sala macchine prima che riuscissi a chiudere le valvole della pressione. Non è possibile tornare laggiù in quell'inferno. Mi dispiace.»

Child fece un cenno d'assenso. «Lei ha fatto del suo meglio. Prenda i suoi uomini e veda quel che può fare per tenere lontane le fiamme finché non saranno sbarcati tutti.»

Hemstead scomparve nel fumo mentre Child scavalcava la battagliola cercando di tenere ferma la lancia che veniva ammainata stracarica di passeggeri atterriti. In quel momento qualcuno troncò il cavo di poppa e la lancia sbandò in fuori, e finì con la prua nel turbinio dell'acqua dietro la ruota a pale. Child cadde nell'imbarcazione. Passeggeri, comandante e lancia semiaffondata si allontanarono alla deriva verso poppa e scomparvero nella notte, fra i cadaveri che già galleggiavano nella scia del piroscafo.

Poco dopo, finalmente, la macchina si arrestò e il piroscafo cominciò ad andare alla deriva. Se avessero atteso ancora pochi minuti, i passeggeri delle barche allagate avrebbero potuto salvarsi. Ne sopravvissero solo quattro.

Smith scavalcò la battagliola di poppa, sfondò a calci tre finestre delle cabine e usando i davanzali come appigli riuscì a scendere sul timone. Mezz'ora dopo un ragazzo si calò accanto a lui. Smith vide che era bianco in volto per il terrore. Gli additò una balla che galleggiava nelle vicinanze.

«Se vuoi salvarti la pelle, figliolo, faresti bene a salire su quella balla di cotone.»

«Io... io non so nuotare», balbettò il ragazzo.

«Reggiti forte, te l'avvicino io.»

Smith si calò nell'acqua gelida, raggiunse a nuoto la balla e vi salì sopra. Cercò di avvicinarsi usando le mani come pagaie per farvi salire il ragazzo aggrappato al timone, ma non riuscì a raggiungerlo. Alla fine si trovò vicino allo scafo in fiamme e senza riflettere vi si arrampicò sopra. Questa volta era a centro nave, vicino alla ruota a pale di dritta, poi notò una dozzina di persone aggrappate in vari punti del relitto fumante. Le fiamme erano diminuite e i passeggeri erano in grado di restare aggrappati alle murate reggendosi in piedi sul corso del ginocchio, quella costolatura orizzontale sul fasciame che evita il rollio dello scafo.

Smith si trovò aggrappato accanto al direttore di macchina Hemstead, al capo cameriere Job Sand, al marinaio Harry Reed e a un altro fuochista, George Baum. Tutt'attorno allo scafo bruciato il mare era ricoperto di rottami, cenere e cadaveri di ogni età. Smith strinse i denti osservando la spaventosa realtà della tragedia. Rimandò giù la bile che gli saliva in gola e guardò l'acqua sotto i suoi piedi che attendeva paziente di inghiottirli tutti.

Alle tre del mattino, sette ore dopo la scoperta dell'incendio, il relitto fumante del piroscafo scivolò sotto la fredda superficie dello stretto, accompagnato da un forte sibilo, causato dall'acqua fredda che irrompeva nelle viscere roventi dello scafo. Il vapore misto a fumo diffuse un sudario che venne lentamente diradato dal vento e in breve tempo i rottami si dispersero, lasciando la tomba del *Lexington* senza tracce sotto il mare spietato.

Mentre lo scafo sprofondava sotto di loro, Smith, assieme a quattro altri, Harry Reed, George Baum, l'attore comico Henry Finn e il ragazzo che aveva preso il posto di Smith sul timone, riuscirono a raggiungere un grosso frammento del paraspruzzi della ruota a pale che si era staccato dallo scafo e che riemerse mentre quest'ultimo affondava. Come Manchester e Hillard prima di lui, anche Smith fece del suo meglio per tenere in vita gli altri sul rottame. Li scosse e li massaggiò e cercò di spingerli a fare del moto, ma, sopraffatti dal freddo, i vivi avevano raggiunto il limite di resistenza. Morirono uno alla volta e rotolarono in acqua.

Smith, grandissimo bevitore e sempre pronto a fare a botte quando scendeva a terra, guardò in faccia il diavolo e lo minacciò col pugno.

Il chiarore innaturale dell'incendio sulle acque oscure fu notato dalle rive di Long Island e del Connecticut. Le fiamme altissime illuminavano le onde per chilometri e chilometri.

William Sidney Mount, un pittore che si era fatto una certa fama con i

suoi paesaggi delle campagne di Long Island, assistette al dramma e descrisse gli sforzi dei marinai locali che tentavano di attraversare a vela il ghiaccio a lastroni che bloccava porti e baie. I pescatori, pensando di riuscire a portare in salvo qualcuno quando il piroscafo era soltanto a due miglia di distanza, uscirono dal loro porto nonostante il freddo pungente. Ma proprio mentre credevano di essere giunti a portata di voce del relitto in fiamme, vento e marea cambiarono spingendo nuovamente il *Lexington* nel bel mezzo dello stretto. Sconfitti dai capricci della natura, gli intrepidi pescatori non poterono fare altro che rientrare, perché il mare era troppo mosso per potersi avventurare nello stretto.

Il comandante William Tirrell dello sloop *Improvement* avvistò il rogo, ma non volle prestare soccorso, sostenendo di aver creduto che il piroscafo avesse le proprie lance e per il timore di perdere il favore della marea per entrare in porto se si fosse fermato. Come il comandante Stanley Lord del *California* settantadue anni dopo, accusato di essere rimasto a guardare mentre il *Titanic* affondava, Tirrell fu definito crudele e senza cuore. E per questa sua presunta indifferenza di fronte alle sofferenze dei passeggeri del *Lexington*, arrivò a un passo dalla revoca del brevetto di capitano. In seguito si accertò che si trovava a una distanza di oltre dodici miglia, con vento contrario. E gli inquirenti ritennero dubbio che sarebbe riuscito a raggiungere la nave in fiamme in tempo per salvare quegli sfortunati passeggeri, anche se ci si fosse provato.

Avvistato il piroscafo in fiamme, il comandante Oliver Meeker dello sloop *Merchant* cercò di partire a vela dal molo di Southport. Ma a causa del basso fondale del porto e della marea calante, finì per mandare la sua nave a insabbiarsi.

Il capitano Hillard e Benjamin Cox erano andati alla deriva per un miglio dal *Lexington* quando questo affondò. Sulla terraferma c'erano nuvole sparse e lo stretto era illuminato dalla luna. L'aria notturna era incredibilmente fredda e i due naufraghi cercarono di scaldarsi battendosi mani e braccia sul corpo. Soffrivano quanto è possibile soffrire. Poi, come per moltiplicare le loro sofferenze, una grossa ondata capovolse la loro balla di cotone. Finiti nell'acqua gelida, Hillard e Cox cercarono di risalirvi dall'altra parte. La perdita della pagaia fu una doppia perdita: oltre a servirsene per scaldarsi remando, era utile per manovrare contro la marea. Ora la balla era incontrollabile e ballava pesantemente sotto l'urto delle onde.

Cox aveva abbandonato la nave con addosso soltanto una camicia di fla-

nella, un paio di calzoni troppo larghi, le scarpe e un berretto. Hillary, vecchio lupo di mare, si era tenuto saggiamente addosso il suo pesante giaccone di lana grezza. Diede a Cox il suo panciotto e poi gli strofinò le braccia e le gambe, gli diede pacche sul corpo e fece di tutto per mantenergli attiva la circolazione.

«Voglio morire», disse all'improvviso Cox.

«Parli come un pazzo», ribatté Hillard. «Non hai una moglie e una famiglia?»

Cox annuì con aria stordita. «Una bella moglie e sei bambini.»

«Soffriranno tremendamente senza un padre. Non puoi abbandonare la speranza. Pensa a loro che ti aspettano a casa.»

Cox non rispose. Sembrava aver perso la volontà di vivere.

Hillard sul momento non se ne rese conto, ma i suoi sforzi per tenere in vita Cox avevano indubbiamente contribuito a prolungare anche la sua vita. «Dannazione, Cox», scattò, «non lasciarti morire. Tieni duro, per Dio e per la tua famiglia.»

Cox sembrava non ascoltare. Ormai non gli importava più di nulla. La balla di cotone sbandò nel cavo fra due onde prima di essere investita da un'altra ondata. Hillard riuscì in qualche modo a tenersi aggrappato con le mani che non sentiva più, cercando di resistere a quel folle sballottamento.

Cox, disteso in preda all'apatia e probabilmente privo di sensi, scivolò giù dalla balla e Hillard non lo rivide più.

Le sofferenze di Hillard furono in pratica la copia esatta del dramma che si svolse sulla balla di cotone del capitano Manchester.

Il naufrago che era con lui, McKenna, si lamentava in continuazione del freddo tremendo. Poi, inzuppato d'acqua gelida e con il vento freddo che sembrava succhiargli via la vita, si mise a balbettare incoerentemente di sua moglie e dei bambini e di come li aveva baciati al mattino prima di uscire di casa.

«Vedrà che sarà nuovamente con loro domani a quest'ora», cercò coraggiosamente di rincuorarlo Manchester.

«Macché, sono convinto che morirò di freddo.»

«Si muova, perdio», lo implorò il capitano, cercando di fargli coraggio, «tenga attiva la circolazione, agiti le braccia, tiri calci, faccia di tutto pur di scaldarsi.»

«Ma a che serve?» mormorò McKenna. «Tanto, finiremo per morire tutti e due.»

«Parli per lei!» scattò all'improvviso Manchester. «Che io sia dannato se mi lascerò andare!»

Come Benjamin Cox su un'altra balla di cotone a meno di un miglio di distanza, McKenna parve non sentire e si chiuse nel suo mutismo.

Manchester aveva sentito raccontare da altri marinai oceanici di naufraghi che avevano perduto la volontà di sopravvivere. Secondo loro, la chiave della sopravvivenza era la disciplina. Troppi marinai costretti ad abbandonare le loro navi morivano come in letargo, senza più speranze. E ora vedeva che la stessa cosa stava accadendo sotto i suoi occhi. A McKenna sembrava non importare affatto di vivere o morire. E l'idea di restare in vita per evitare alla moglie e ai figli di dover sopravvivere senza un marito e un padre sembrava non passargli nemmeno per la mente.

Manchester non poté fare altro che guardare impotente McKenna che si lasciava andare al suo destino. Morì poco dopo l'affondamento del piroscafo. Il suo corpo si abbandonò all'indietro, con la testa parzialmente immersa nell'acqua. La prima ondata che investì la balla lo fece scivolare in mare. Per quasi mezz'ora rimase a galla accanto a Manchester, sotto la luna che gli illuminava il volto bianco e le mani, prima di allontanarsi alla deriva.

Quella notte di freddo pauroso finalmente trascorse, una notte di tormenti che sembrava non finire mai. Con il sorgere del sole il mare si placò e il comandante Meeker del *Merchant*, che aveva faticato con i suoi fino all'alba per sbarcare il carico e alleggerire il suo battello, con il sopraggiungere della marea fu finalmente in grado di disincagliarlo dal banco di sabbia e di uscire nello stretto.

Appollaiato sulla sua balla di cotone, Hillard avvistò il *Merchant* verso mezzogiorno e agitò freneticamente un braccio per attirare l'attenzione dell'equipaggio. Il comandante Meeker accostò abilmente e riuscì ad affiancarsi a Hillard. L'equipaggio trasse a bordo il naufrago semiparalizzato dal freddo e gli praticò tutte le cure possibili. Lo portarono sotto coperta, gli tolsero gli abiti bagnati e lo avvolsero in coperte calde, poi lo stesero accanto a una stufa e gli fecero bere tazze di caffè caldo corretto con whisky.

Poi fu raccolto il capitano Manchester. Quasi insensibile per il freddo, con le mani congelate, riuscì a infilare il fazzoletto fra le dita insensibili e ad agitarlo debolmente nella leggera brezza. Avvistato dagli attenti marinai di Meeker, si trovò ben presto steso accanto al capitano Hillard a sgelarsi nella cambusa del *Merchant.*

Alle due di quel pomeriggio, il fuochista Smith, con le mani e i piedi gravemente congelati, era appena cosciente quando fu avvistato dal comandante Meeker e raccolto dal paraspruzzi della ruota a pale. I tre naufraghi superstiti risentivano dell'esposizione al freddo estremo, ma tutti e tre si ripresero in tempo per deporre all'inchiesta del coroner. Meeker raccolse anche due cadaveri prima di fare rientro a Southport.

L'avventura più notevole fu quella della sopravvivenza del secondo ufficiale David Crowley. Per fortuna la sua balla non si capovolse né ballò pesantemente sotto le onde, permettendogli di scavarsi una tana in mezzo al cotone. Con gli abiti imbottiti di cotone fino a sembrare un grasso pupazzo di neve, evitò di morire congelato. Non fu avvistato dall'equipaggio di Meeker e soffrì per tutto il martedì e per la notte seguente. Fu soltanto alle nove di sera del mercoledì che la sua casa galleggiante finì alla deriva contro un lastrone di ghiaccio lungo la costa di Long Island.

Temendo di cadere nell'acqua gelata, Crowley si trascinò bocconi sul ghiaccio fino a raggiungere la terra, poi si avviò barcollando per circa un chilometro e mezzo fino a una casa e bussò con le ultime forze rimaste. Matthias e Mary Hutchinson, che vi abitavano, pensarono di trovarsi davanti un cadavere gonfio, coperto solo di un paio di pantaloni leggeri e di una camicia e senza berretto. Grande fu il loro stupore quando il calore della casa e i loro vigorosi massaggi lo riportarono in vita. Era rimasto alla deriva per quarantotto ore al gelo sulla sua balla di cotone e aveva preso terra a oltre ottanta chilometri dal naufragio.

Poco dopo il suo miracoloso ritorno alla vita, i proprietari del carico di cotone a bordo del *Lexington* fecero dono al secondo ufficiale Crowley di quella stessa balla che lo aveva riportato a terra. La fece trasportare a casa sua a Providence, Rhode Island, dove la tenne nel suo tinello per molti anni. Quando il prezzo del cotone salì alle stelle durante la guerra civile, Crowley la vendette, devolvendo il ricavato in beneficenza. E da quella balla derivò la famosa marca di stoffa di cotone chiamata Lexington.

Ci furono altri interessanti sviluppi dopo l'incendio del piroscafo.

Nei primi anni del secolo, la litografia stava diventando popolare. In tutta la nazione la gente acquistava litografie nei negozi e le appendeva in tinello e in sala da pranzo. Ed era nata la moda di cambiare ogni settimana per pochi centesimi le litografie a colori sulle pareti, soprattutto quando i soggetti illustrati solleticavano la fantasia.

Poco dopo l'incendio del *Lexington* un giovane pittore, che stava tentan-

do di avviare uno studio litografico, fu incaricato dal *New York Sun* di realizzare una litografia del disastro. Lavorando notte e giorno, riuscì a completare il suo capolavoro in sole sessanta ore e gli diede questa altisonante didascalia:

LO SPAVENTOSO INCENDIO DEL PIROSCAFO *LEXINGTON*
NELLO
STRETTO DI LONG ISLAND, LA SERA DI LUNEDÌ 13 GENNAIO 1840,
NEL QUALE PERIRONO TRISTEMENTE OLTRE 100 PERSONE.

Pubblicata in un'edizione straordinaria del *New York Sun*, l'illustrazione della spaventosa catastrofe fece sensazione e venne appesa in quasi tutte le case d'America. Considerata una novità in campo giornalistico, la presenza di illustrazioni a corredo di notizie importanti divenne ben presto uno stile tradizionale che è in uso ancora oggi sia nei quotidiani sia nelle riviste.

Fu una fortuna per quel giovane pittore, che divenne famoso in tutto il mondo. Se la tragedia dello sfortunato *Lexington* non fece altro di buono, quanto meno regalò alla nazione il notevole talento di Nathaniel Currier, che diciassette anni dopo si alleò con un altro pittore litografo, James Merritt Ives, per produrre litografie a colori che divennero l'immagine illustrata della giovane America.

Quel signore con la barba arrivato tardi all'imbarco e che saggiamente aveva deciso di non tentare di saltare a bordo del *Lexington* appena staccatosi dal molo, seppe della tragedia la mattina dopo, sul tardi, nell'edizione straordinaria di un giornale. Non riusciva a credere alla fortuna che aveva avuto. Se non avesse perso il piroscafo per una discussione con il suo editor Park Benjamin sulle modifiche da apportare alla sua poesia *The Wreck of the Hesperus*, destinata a essere pubblicata sul giornale *World*, sarebbe finito indubbiamente anche lui fra i 150 cadaveri gelati che galleggiavano nello stretto.

Ripiegò il giornale, lo mise da parte e chiese al cameriere un foglio di carta da lettere dell'albergo e una busta. Una volta sparecchiato, cominciò a scrivere a sua moglie e a suo padre per avvertirli che il loro marito e figlio Henry Wadsworth Longfellow era ancora vivo e che stava bene in un ristorante di un albergo di New York.

Il capitano Joseph Comstock fu incaricato dalla Transportation Company di raggiungere la zona del disastro e di cercare le salme dei passeggeri e degli uomini dell'equipaggio, oltre che di recuperare eventuali bagagli e proprietà dell'azienda. Per le operazioni di recupero fu noleggiato il piroscafo *Statesman*, comandato dal capitano George Peck.

Il primo problema per Comstock fu quello di determinare la posizione approssimativa del *Lexington* quando prese fuoco e in seguito affondò. I resoconti dei testimoni che avevano visto fiamme sulle acque erano discordanti: alcuni sostenevano di aver visto la nave che bruciava davanti a punta Eatons Neck, altri la davano nel bel mezzo dello stretto, davanti a punta Crane Neck. Il guardiano del faro di punta Old Field precisò di aver visto le fiamme svanire attorno alle tre del mattino quattro miglia a nord del faro, un po' spostate verso ovest. La profondità dell'acqua era valutata in venti braccia.

Dopo due giorni di ricerche erano stati ritrovati soltanto sette cadaveri, compresi i due raccolti dal comandante Meeker sul *Merchant.* Numerosi rottami finirono a terra. Furono recuperati la piastra, lunga sessanta centimetri, che era sulla timoniera, con l'intera parola LEXINGTON incisa sopra, una lancia allagata e svariati bagagli.

Il tempo, durante le ricerche, fu intensamente freddo, con il termometro fermo a -20 °C. L'improvviso accumulo di ghiaccio lungo la costa rese inutili ulteriori sforzi. Il capitano Comstock sospese le ricerche e fece rientro a New York con il suo carico di morti pietosamente scarso. L'operazione di recupero fu particolarmente dolorosa per il capitano. Uno dei dispersi, la cui salma non fu mai ritrovata, era Jesse Comstock, il commissario di bordo del piroscafo bruciato, suo fratello.

L'inchiesta del magistrato diede la colpa a tutti. La giuria accusò gli armatori di avere mantenuto in servizio una nave pericolosa e li denunciò per il trasporto di materiale infiammabile a bordo di una nave a vapore che trasportava anche passeggeri. Gli ispettori statali delle navi a vapore furono criticati per gravi violazioni alla sicurezza e i portuali per avere accatastato un carico infiammabile nelle vicinanze di una fonte di calore. Accusarono il comandante Child e l'equipaggio di violazione dei loro doveri, anche se, stranamente, il capitano Manchester, il secondo ufficiale Crowley e il fuochista Smith furono prosciolti da ogni accusa.

La sentenza fu che il *Lexington* era una vera trappola per topi in caso di incendio. Il rivestimento del fumaiolo aveva provocato un incendio che si era propagato alle balle di cotone accatastate tutt'attorno. Nessuno fu in-

criminato, condannato, pagò una multa o perse il brevetto.

Tutto quel che rimase furono i cuori straziati dal dolore. L'incendio del *Lexington* lasciò novanta vedove in lacrime e quasi trecento orfani. Per tutti i morti, tranne cinque, non ci sarebbe stata una tomba.

POST SCRIPTUM
Notizia tratta dal settimanale *Long Islander*,
Huntington, New York.

30 settembre 1842. Il *Lexington.* Il relitto di questo sfortunato piroscafo è stato riportato alla superficie, ma, a causa della rottura di una delle catene, è tornato a sprofondare in trentasei metri d'acqua. Il tentativo di recupero è ancora in corso. Gli ottocento dollari recuperati dal relitto non erano in banconote, come dichiarato in precedenza, ma in un blocco d'argento, del peso di circa tredici chili, perché la cassetta era stata vuotata sul ponte per essere usata come bugliolo per gettare acqua sopra le fiamme.

II
Interviene la NUMA
Aprile 1983

Non riesco a ricordare che cosa mi spinse a interessarmi del *Lexington.* Credo che possa essere stata un'idea mentre cercavamo fra la sabbia e i frangenti della Fire Island National Seashore di New York i resti del primo piroscafo a vapore che aveva attraversato l'Atlantico, il *Savannah.* Era finito contro la spiaggia nella nebbia nel 1821, parecchi anni dopo quella sua epica traversata. Anche se aveva navigato a vapore per sole ottanta ore, quel suo famoso viaggio rimane un primato nei libri di storia.

Questo tipo di ricerca è di solito il più frustrante, perché quasi tutte le navi che vanno in secca su una costa sabbiosa o sulle rive di un fiume, col passare del tempo vengono completamente sepolte da un sudario di sedimenti. Il fenomeno è facile da osservare se state in piedi sulla sabbia ai limiti della linea dei frangenti. Quando l'onda di ritorno defluisce verso il mare, i piedi sprofondano nella sabbia e ne vengono ben presto ricoperti. Lo stesso accade a una nave, sia pure una corazzata: è questione di tempo. Un altro problema sono i punti di riferimento, che mutano in continuazione, e gli avvistamenti dei testimoni dell'epoca raramente coincido-

no.

Da bordo di una barca di proprietà di un paio di abitanti di Long Island, Bill Shea e io effettuammo una rilevazione con il magnetometro a protoni alla distanza più prossima possibile ai frangenti sul lato dell'isola rivolto verso l'Atlantico, nella speranza di rilevare la «firma» magnetica di eventuali oggetti metallici rimasti a bordo del *Savannah.* Pur avendo predisposto una griglia di ricerca lunga circa un miglio parallela alla spiaggia, non riuscivamo a trovare i punti di riferimento fra le alte dune di sabbia che seguono la spina dorsale di Fire Island. Dato che non avevamo a bordo strumenti di navigazione, questo era assolutamente indispensabile se volevamo stabilire i confini dei nostri corridoi di ricerca nell'acqua e sulla spiaggia.

Mi offrii di andare a nuoto a riva, salire sulle dune e fare rilevamenti a vista allo scopo di predisporre la nostra griglia di ricerca. Un quarto d'ora dopo riconobbi i punti di riferimento che avevo annotato su una carta topografica corrispondente alla zona approssimativa della tomba del *Savannah.* Dopo aver contrassegnato il limite orientale della griglia con un ramo trovato sulla spiaggia e ben visibile dalla barca, cominciai a misurare a piedi un miglio verso l'estremità occidentale.

Conoscendo bene la mia terribile memoria (quando mia moglie mi manda a comprare un bastone di pane, torno sempre a casa con un barattolo di sottaceti), tenni conto del percorso spostando dieci sassolini da una mano all'altra. La spiaggia appariva completamente deserta, per cui contavo allegramente i passi ad alta voce cantilenando alla Mitch Miller.

Giunto a circa metà del percorso, notai qualcuno che mi veniva incontro e, con il diminuire della distanza, mi accorsi che si trattava di un uomo anziano con in testa un cappellaccio sformato a tese molto larghe. Ero talmente impegnato a non perdere il conto che non gli prestai molta attenzione fino a quando non ci superammo. Poi, una piccola cellula del mio cervello mi disse che qualcosa non andava. E allora mi voltai.

Il vecchio signore si era fermato a dieci passi di distanza e mi stava osservando come se fossi stato un pazzo scappato dalla sua cella imbottita. Era molto abbronzato e aveva un'espressione divertita sul volto. Senza dubbio non riusciva a capire per quale motivo qualcuno doveva camminare a passo fermo lungo una spiaggia deserta, con gli occhi fissi sulla sabbia e canticchiando una fila di numeri.

Ma il più divertito fui io allorché mi resi conto che, sotto quel cappellaccio, l'anziano signore non aveva addosso alcun altro indumento.

Una delle precauzioni che mi sono abituato a prendere quando sto cercando un determinato relitto è la ricerca di altre navi affondate più o meno nella stessa zona. Se il mio obiettivo primario dovesse dimostrarsi troppo difficile o impossibile da trovare entro il tempo previsto, o se per un caso fortunato lo ritrovassi troppo presto, posso sempre sfruttare i giorni che avanzano per cercarne un altro o un terzo. Non c'è niente di male a essere troppo ambiziosi quando si ha l'occasione di ottenere altri successi prendendo due o tre piccioni con la stessa fava.

Non riuscendo a trovare una traccia magnetica valida per il *Savannah*, decisi di lasciarlo perdere e ci spostammo sull'altra sponda di Long Island, sullo stretto, nell'intento di scoprire il piroscafo *Lexington*, perduto da quasi centocinquant'anni.

Bob Fleming, di Washington, un ricercatore e studioso di relitti noto a livello nazionale che lavora regolarmente con me, mi aveva messo sulle tracce dello sfortunato vapore, raccontandomi i retroscena della tragedia. Data la mia fin troppo vivida immaginazione, mi sembrava quasi di sentire le urla disperate delle vittime del piroscafo pregare che qualcuno ritrovasse la loro tomba.

Margaret Dubitsky, un'insegnante di Long Island che aveva lavorato a lungo e duramente per compilare un'importante ricerca negli archivi statali e locali di New York, trovò i riferimenti sui tentativi di recupero del piroscafo. Una notizia vaga diceva che era stato riportato in superficie e rimorchiato via, lasciando intendere che non si trovava più sul fondo dello stretto.

Questa notizia per poco non mi fece abbandonare il progetto prima ancora di cominciare. Era noto che le occasionali ricerche in mare nel corso dei decenni non erano riuscite a trovare tracce del piroscafo. Poteva questo spiegare perché non fosse mai stato ritrovato da sub o pescatori? A quanto sembrava, tutti sostenevano che, siccome non lo si ritrovava, non doveva esistere più.

A me non garbava dover rinunciare. Per buona parte della mia vita mi è stato detto che stavo sprecando il mio tempo o che mi stavo impegnando in imprese inutili ogni volta che affrontavo un progetto apparentemente disperato. Il fatto interessante è che almeno nel 40 per cento dei casi costoro avevano ragione.

Lasciando da parte tutte le riflessioni pessimistiche, ero fermamente convinto che il piroscafo si trovasse ancora nel fango delle profondità, di-

menticato e mai toccato da quasi un secolo e mezzo. E, in questo caso, i resti di quella che era stata la più bella nave a vapore dello stretto di Long Island erano ormai un relitto storicamente ricco e archeologicamente importante.

Recuperare una nave lunga sessanta metri da un fondale di quasi quaranta è un'impresa che oggi non viene praticamente mai tentata. Le difficoltà legate al tempo, l'imprevedibilità del mare, la necessità di impiegare mezzi di sollevamento pesanti e le spese relative comportano un impegno enorme. Sembra incredibile che l'impresa sia stata tentata con la tecnologia a disposizione nel 1842. A quell'epoca le immersioni dei palombari con casco metallico erano appena agli inizi. Non si conoscevano le tabelle di decompressione. I palombari sistemavano catene sotto lo scafo per sollevarlo in superficie, oppure si usavano cavi passati sotto lo scafo e assicurati a due navi affiancate? Poi doveva esserci una chiatta con una gru capace di riportare in superficie una nave del peso di 488 tonnellate. Anche con i mezzi disponibili nel XXI secolo ci vorrebbe una biga galleggiante delle dimensioni di quella usata dalla *Glomar Explorer* per riportare in superficie un sottomarino sovietico. Eppure l'impresa fu tentata *davvero*, come venne alla fine dimostrato dalla NUMA nel luglio 1983.

Non avendo trovato documenti di società di assicurazioni su operazioni di recupero, né credibili resoconti dettagliati sui giornali dell'epoca di uno scafo bruciato riportato in porto, mi diedi da fare e organizzai una spedizione di ricerca del relitto, che ero convinto si trovasse ancora sul fondo del mare. Parecchi sommozzatori e palombari mi dissero che avrei lavorato inutilmente e perduto tempo e denaro. Dire questo a me equivaleva a dire a MacArthur che non sarebbe riuscito a sbarcare nelle Filippine.

Lavorando insieme con Zeff Loria di Port Jefferson, Long Island, che accettò di farmi da direttore del progetto, cominciai a esaminare il materiale storico raccolto dai ricercatori Fleming e Dubitsky. L'enigma era stabilire dove esattamente si trovava il *Lexington* quando andò a fondo. I comandanti che navigavano in acque chiuse non si orientavano in base alle coordinate di latitudine e longitudine e non calcolavano la loro posizione sulle stelle o in base al calcolo stimato: si orientavano a vista. I libri di bordo delle navi dello stretto contenevano annotazioni del genere: «Punta Oak Neck al traverso alle 9.35 P.M.». E venivano annotati ben pochi dettagli sulla posizione.

Il *Lexington* aveva lasciato ben poche tracce.

Fra tutti gli avvistamenti da parte di testimoni a terra, mi fidavo abba-

stanza di quello del guardiano del faro di Old Field, che aveva visto le fiamme spegnersi quattro miglia a nord della Punta e lievemente spostate verso ovest. Fidandomi del fatto che fosse abile nel valutare le distanze sull'acqua, predisposi una griglia iniziale di quattro miglia quadrate in questa zona approssimativa, e cominciammo le ricerche.

Il primo tentativo riguardò soprattutto lo studio della zona, delle condizioni del fondo, dell'andamento delle maree e della visibilità subacquea. Il comandante Tony Bresnah, con la sua *Day Off*, ci ancorò sopra una chiatta affondata ed effettuammo un'immersione di prova nello stretto. Che la visibilità fosse limitata a trenta-sessanta centimetri non era una cosa inaspettata, ma la corrente era molto più forte del previsto. La calcolammo vicina ai quattro nodi e tutti i sub si tenevano aggrappati alla catena dell'ancora, in posizione quasi orizzontale come bandiere nella tempesta. Scoprimmo inoltre che metà della nostra griglia di ricerca era percorsa dal traghetto Bridgeport-Port Jefferson che collegava Long Island alla terraferma durante l'estate. Poiché questo accadeva dal 1874, spiegava in modo eccellente perché i pescatori non lavoravano nella zona e i sub non facevano le loro immersioni nelle vicinanze.

Per il secondo tentativo Zeff Loria radunò un equipaggio sceltissimo. Fu noleggiato il *Mikado III*, comandato da Mike Arnell, un esperto istruttore di immersioni. La squadra di sommozzatori era comandata da Doug Rutledge e Sandy Zicaro. L'equipaggiamento comprendeva un gradiometro Schonstedt per rilevare la presenza di ferro, un sonar a scansione laterale Klein & Associates per individuare oggetti sporgenti dal fondo del mare e uno strumento di navigazione Loran, ormai reso antiquato dai nuovi Global Positioning Systems, che sfruttano i satelliti.

Una volta tanto la noia delle tratte di ricerca non provocò sbadigli incontrollabili. Tom Cummings, l'addetto al sonar Klein, annunciò non uno ma tre rilevamenti chiari nel corso della prima ora di ricerche. Rilevamenti successivi fecero pensare a una grossa nave spaccata in tre parti. Uno dei rilevamenti sonar permise di individuare la macchina a bilanciere e un bel pezzo del paraspruzzi di una delle ruote a pale.

Il capitano Mike Arnell in seguito ancorò da professionista il *Mikado III* proprio sopra il relitto, per cui i sub poterono calarsi lungo la catena dell'ancora. La profondità del fondale indicata dall'ecoscandaglio di bordo era di 42 metri e mezzo, ed era confermata dai profondimetri dei sub. Questa volta aspettammo la fase di stanca della marea. La visibilità all'interno di una galleria era migliore di quella che Rutledge e Zicaro trovarono sul fon-

dale, e dovettero esaminare il relitto con potenti riflettori subacquei.

Con una sagola di sicurezza, effettuammo una serie di passaggi brevi sulla sezione centrale del relitto. Un'esplorazione più ampia era severamente preclusa dai dieci minuti di permanenza sul fondo imposti ai sommozzatori. Comunque portarono in superficie alcuni bulloni e pezzi di legno bruciato. Riferirono di avere avvistato una delle ruote a pale e altro legname bruciacchiato e descrissero la costruzione dello scafo che assomigliava a una cassa di uova, il che trovava conferma nell'insolita struttura scatolata del piroscafo.

È un vero peccato che non sia possibile fermarsi sul fondo, fare qualche passo indietro e studiare il relitto nel suo insieme. Si potevano soltanto immaginare, più che vedere, la lunghezza dello scafo bruciato e spaccato, le grandi ruote a pale, la macchina a bilanciere. L'acqua fangosa e verdastra consente soltanto di farsi un'idea approssimativa di come doveva essere un tempo la nave. Sembra di brancolare dentro una casa stregata nel cuore della notte e di intravederne i fantasmi con la coda dell'occhio.

Dopo tante ore impiegate nella ricerca, a me sembrava di avere percorso a piedi la coperta del *Lexington*, di aver visto il fumo levarsi nel cielo dalla sua ciminiera e di avere osservato i passeggeri e l'equipaggio. Per gli altri sommozzatori era semplicemente un mucchio di rottami sul fondo. Io lo vedevo nella mia mente com'era una volta, un levriero dei mari. Eppure non mi sentivo triste, quando lo lasciai.

Dopo avere raccolto e catalogato i manufatti, inviai un pezzo di legno a Robert Baldwin, un famoso esperto in scienza del legname, che mi disse trattarsi di pino giallo, uno dei materiali usati nella costruzione del piroscafo.

Rutledge e Zicaro mi descrissero anche festoni di uno strano filo verde attorno al rottame. Convinto che lo scafo fosse stato *davvero* sollevato prima di spaccarsi in tre sezioni, svolsi una piccola indagine e contattai Oliver Tannet, uno dei dirigenti di un'azienda che produceva cavi. Per nostra fortuna, Tannet faceva collezione di vecchi cavi ed era un'autorità nel suo campo. Mi precisò che nel 1840 gli ingegneri non erano ancora riusciti a realizzare cavi flessibili di filo metallico per estrusione. Per farli arricciare, i fili di ferro venivano avvolti attorno a un'anima di rame. Dopo un secolo e mezzo di immersione nell'acqua salata, il ferro dei cavi usati per sollevare il *Lexington* era stato dissolto, lasciando scoperta l'anima di rame ossidata di verde.

Il guardiano del faro aveva sbagliato di poco. Invece di quattro miglia a

nord, leggermente verso ovest, il relitto del piroscafo fu ritrovato *tre miglia e mezzo a nord e leggermente verso ovest.*

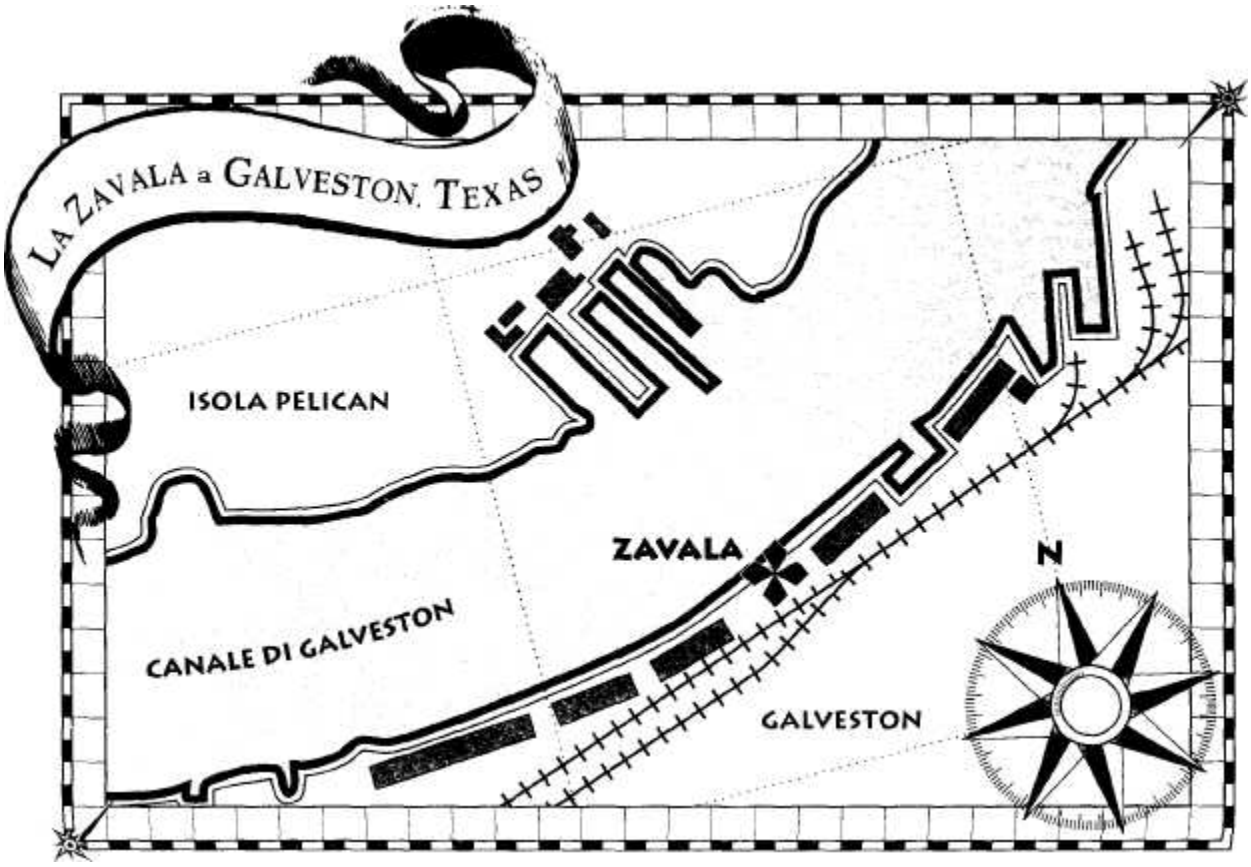
I manufatti ripescati dalla NUMA (spiacente, niente argento) furono donati al Museo Vanderbilt di Centerport, Long Island, perché fossero esposti al pubblico. Non si parlò più molto presto di riportare a galla il relitto, come accade alla maggior parte dei progetti di recupero quando si fa la somma dei costi e nessuno si presenta a fare sovvenzioni.

Dopo la scoperta da parte della NUMA, il relitto è stato visitato da molti sommozzatori. Il punto in cui giace è ormai ben noto ai comandanti delle imbarcazioni dei sommozzatori. Forse un giorno sarà possibile realizzare una vasta operazione di recupero archeologico di quel che resta del relitto.

I levrieri dello stretto sono ormai scomparsi oltre l'orizzonte. Il *Lexington* è una capsula del tempo in cui gli Stati Uniti stavano appena cominciando a flettere i muscoli e ad affacciarsi alla rivoluzione industriale. Un'epoca in cui stavamo spostando molte delle nostre energie verso la tecnologia. Peccato che non ne vedremo più il fumo né udremo più i fischi delle loro sirene.

Un'ultima parola riguarda la prudenza. Un'immersione sul *Lexington* può essere molto pericolosa. Le maree sono traditrici e la corrente può superare i quattro nodi. Non esiste praticamente luce ambientale, e la perdita dell'orientamento è sicura, a meno che il sommozzatore faccia buon uso di una sagola guida agganciata alla catena dell'ancora. E, se permettete un consiglio, suggerisco caldamente di immergersi soltanto durante la stanca di marea, onde evitare una corrente davvero pericolosa.

PARTE SECONDA
La *Zavala* della marina della Repubblica del Texas



I
Una nave molto manovriera
1836-1842

Poco dopo l'alba il sole era scomparso dietro nubi nere e sinistre e il vento aumentava di velocità col trascorrere delle ore. Lo zigzagare dei lampi era seguito dal rombo minaccioso del tuono. Una pioggia battente accompagnava un rapido peggioramento del mare mentre la più tremenda tempesta degli ultimi anni investiva la costa dell'Atlantico centrale in quell'ottobre del 1837.

Il comandante Henry May scrutava la burrasca crescente dalla timoniera della sua nave, il piroscafo *Charleston.* In meno di quaranta minuti il mare, da meraviglioso, era diventato minaccioso. Veterano della tratta che univa Filadelfia a Charleston, nella Carolina del Sud, May sapeva per esperienza che le condizioni meteorologiche si stavano trasformando nella peggiore tempesta che avesse mai affrontato nei suoi venticinque anni di navigazione.

«Meglio avvertire i passeggeri di legarsi nelle loro cuccette, signor Lawler. Sta per capitarci addosso un brutto colpo.»

Il primo ufficiale di May, Charlie Lawler, si sforzò di fare un mezzo sor-

riso. «Brutto colpo, comandante? Mi sembra piuttosto che si siano scatenate le furie.»

«Già che c'è, dica al direttore di macchina Leland di stare attento ai suoi bruciatori. A giudicare dall'aumento delle onde, finiremo per imbarcare acqua.»

La tempesta li investì in modo spietato con tutta la sua furia. Dopo un'altra ora il mare era diventato una serie di montagne in movimento che sbucavano dalle cortine di pioggia battente e si abbattevano sulla prora del *Charleston* che le affrontava al mascone. Paratie e battagliole lungo la coperta furono spazzate via assieme alle lance. Le imposte che riparavano le finestre più basse delle cabine passeggeri furono schiantate verso l'interno dalla furia delle acque.

May aveva la fortuna di avere un equipaggio esperto, che uscì coraggiosamente in coperta per sgombrare i rottami e inchiodare tela da vele e assi sulle finestre sfondate. Lavoravano fradici sotto una pioggia che cancellava il cielo e faceva ribollire il mare. La voce di Lawler si perdeva nell'urlo del vento e l'ufficiale dovette segnalare per cenni ai suoi uomini di gettare a mare i rottami.

Nella timoniera May aggiunse la sua forza a quella del timoniere nello sforzo di presentare la prua del piroscafo alle onde prima che la nave sprofondasse paurosamente nel cavo fra le creste. «Mi aiuti a farlo virare», ordinò al timoniere. «Cercheremo di buttarci contro la costa.»

«Le ondate ci investiranno di fianco», protestò il timoniere Jacob Hill. «Non ce la faremo mai a virare, ci faranno a pezzi prima.»

«Andremo a picco se non viriamo!» scattò May.

Alto, largo di spalle, con i muscoli pronti per la manovra, Jacob Hill annui in silenzio, accigliato, mormorò una breve preghiera e sistemò la presa sulle caviglie della ruota.

Lentamente, troppo lentamente, parve a Hill, lo scafo poggiò presentando il fianco all'urto delle onde che lo investirono, indifeso com'era, per tutta la lunghezza. La nave si inclinò nel rollio finché May non poté guardare dal finestrino laterale della timoniera direttamente nel cavo minaccioso fra le onde grigie. Il *Charleston* fu sbattuto come un pezzo di legno alla deriva e sepolto ripetutamente da montagne d'acqua. Dopo quella che sembrò un'eternità le onde finalmente diminuirono e lasciarono ricadere la poppa, mentre le grandi ruote a pale cominciarono a vorticare con la corrente. La nave era incredibilmente sopravvissuta a quella accostata di 180 gradi senza subire falle.

«Soltanto Iddio sa perché», sospirò il comandante May, «ma è ancora sana e salva.»

«Una nave molto manovriera», mormorò Hill. «Non ne conosco altre che avrebbero fatto altrettanto.»

Il *Charleston* era un piroscafo a ruote laterali di 569 tonnellate, lungo 61 metri, largo 7,30, con due macchine a bilanciere alimentate da due caldaie e da un'altra, ausiliaria, più piccola. Era stato costruito a Filadelfia nel famoso arsenale di John Vaughan & Son nel 1836 e con i suoi 16 nodi era considerato una nave veloce per la sua epoca.

Anche se ora navigava meglio, il margine fra la vita e la morte per i passeggeri e l'equipaggio del *Charleston* era ancora sottile come un foglio di carta. La tempesta, incredibilmente, accrebbe ancora la sua furia. Le tughe furono fracassate e lo stesso accadde per i vetri della timoniera. May e Hill si trovarono costretti a lottare per mantenere la rotta sotto la sferza della pioggia battente.

Le ondate irrompevano rotte e confuse sopra e sotto le casse di galleggiamento, le sporgenze sistemate sotto i paraspruzzi delle ruote a pale lungo tutta la lunghezza delle fiancate, sollevando la coperta e cominciando ad allagare l'interno della nave. Fin troppo presto questa cominciò ad appesantirsi nell'acqua turbinosa.

Lawler, con l'equipaggio impegnato fino ai limiti, scese a bussare alle porte delle cabine, ordinando ai passeggeri maschi di mettersi alle pompe e di formare una catena di buglioli per sgottare l'acqua che invadeva la stiva di carico sottostante. Nessuno rifiutò. Continuarono a lottare senza sosta per le successive diciotto ore, spesso aiutati dalle mogli, che volevano dare una mano. Anche i pochi bambini a bordo furono mobilitati, a ficcare stracci e cotone per tappare le fessure nelle porte e nelle finestre delle loro cabine.

Poco dopo mezzogiorno il boccaporto di prora fu sfondato e l'acqua che irruppe spense i bruciatori di una delle due caldaie. Ringraziando il cielo per la presenza della caldaia ausiliaria, il direttore di macchina Leland riuscì ad accenderla. Ma la nave era quasi ingovernabile fra le onde che parevano montagne e May ordinò di issare le vele in un altro tentativo di mandare il *Charleston* malconcio in secca sulla costa. Ma il vento capriccioso cambiò improvvisamente direzione e le vele esplosero finendo a brandelli. Per un momento sembrò che ogni speranza fosse perduta e che la nave finisse a fondo, assieme a tre altre navi passeggeri che furono fatte a pezzi e affondate nel corso della stessa tempesta. Ma il vento contrario che tolse a

May la speranza di mandare il suo piroscafo ad arenarsi in salvo sulla costa cominciò ad agire in suo favore, aiutando il *Charleston* a doppiare capo Lookout al largo della costa della Carolina del Nord e spingendolo in acque più riparate.

Una volta doppiato il capo, May ordinò di calare le ancore. Ormai protetta dalla furia piena del vento e del mare, la nave e il suo equipaggio e i passeggeri riuscirono a sopportare la tempesta. Calò la notte e passò. Anche se il pericolo di colare a picco era diminuito, quella notte di tormento pareva non finire mai. Aggrappato alle catene delle ancore il *Charleston* tuffava la prua nelle ondate violente e spietate. L'alba arrivò come una liberazione, ma l'equipaggio e i passeggeri esausti, intorpiditi dal freddo e bagnati fino alle ossa, non cessarono di sgottare.

Alla fine della seconda giornata il vento e la furia delle onde si ridussero notevolmente. La burrasca si era volta verso nord. La pioggia cadeva ancora abbastanza fitta, ma andava diminuendo e le onde erano più basse. Comparve un gabbiano, che volteggiò attorno al piroscafo squittendo, quasi sorpreso di trovarlo ancora a galla.

Due ore dopo, il direttore di macchina Leland informò il comandante May di avere entrambe le caldaie in funzione e sufficiente pressione per poter riprendere la navigazione. Ormai in grado di far funzionare nuovamente i fornelli e il forno, lo chef di bordo preparò il primo pasto caldo che passeggeri ed equipaggio poterono consumare dopo quasi quarantott'ore. May versò vino e rum e l'equipaggio e i passeggeri brindarono congratulandosi a vicenda per essere riusciti a scamparla.

Il giorno seguente, davanti a una popolazione sorpresa, che non riusciva a credere ai propri occhi, il malconcio *Charleston* entrava in porto a Beaufort, Carolina del Nord. Dopo riparazioni provvisorie il piroscafo proseguì trionfalmente verso Charleston, dove fu accolto con applausi e al suono di una banda musicale.

«Be', si tratta semplicemente di trovare il denaro», dichiarò a malincuore nel suo ufficio il presidente della Repubblica del Texas, Mirabeau B. Lamar. Si era nell'autunno del 1838.

«Potremmo cercare di varare altri prestiti», propose nervosamente il tesoriere di Stato.

«Facciamolo subito», rispose Lamar, poi fece una pausa. «Se non riusciamo a proteggere le nostre coste, non possiamo continuare a essere una nazione. Dato che tutte le navi della nostra marina originaria sono fuori

uso o affondate, dobbiamo rimpiazzarle e costruire imbarcazioni nuove e migliori.»

Una leggera brezza fece stormire le foglie delle querce davanti al suo ufficio di Austin e agitò le carte sulla sua scrivania.

«Facciamolo subito», ripeté, prima di rivolgere la sua attenzione ai problemi delle incursioni dei Comanche.

Il denaro venne raccolto in qualche modo e nel novembre dello stesso anno Samuel Williams, il commissario degli Stati Uniti per il Texas, venne inviato a Baltimora. Ritto sulla coperta del *Charleston*, chiese all'agente dei proprietari: «Le macchine?»

«Revisionate da poco.»

«Lo scafo e le attrezzature?»

«Come può vedere, la nave è in condizioni eccellenti.»

Williams fissò l'agente: «Quanto?»

«L'attuale proprietario, il signor Hamilton, chiede soltanto 145.000 dollari.»

«Gli dica che la Repubblica del Texas gliene pagherà soltanto 120.000.»

L'agente rimase stupito. Era uno del New England, tutto pulitino ed educato, e non abituato ai modi franchi degli astuti texani. «Non credo che il signor Hamilton prenderà in esame un'offerta tanto bassa.»

«120.000 dollari sull'unghia e voglio che sia pronto a salpare la settimana prossima.»

«Riferirò la sua offerta, non posso fare altro.»

Williams fece dietro-front e scese lungo la passerella verso la banchina. A metà si fermò, si voltò e fissò l'agente: «Un'ultima cosa».

«Mi dica, signore.»

«Cacci via quei maledetti piccioni dalle alberature della *nostra* nave.»

Ribattezzato *Zavala* in onore di don Lorenzo de Zavala, il primo vicepresidente della Repubblica del Texas, all'ex *Charleston* furono smontate le tughe, sostituite da un ponte di batteria scoperto, che montava quattro cannoni medi da dodici libbre e un pezzo lungo da nove. La stiva da carico fu trasformata in alloggio per l'equipaggio. Prima di qualsiasi altra unità a propulsione indipendente costruita dalla marina degli Stati Uniti, la *Zavala* ebbe l'onore di diventare la prima nave da guerra armata del Nordamerica.

Il nuovo contrammiraglio della seconda marina del Texas, Edwin Ward Moore, portò la *Zavala* a New Orleans per reclutare nuovi marinai. Come

unità da guerra, il suo equipaggio divenne di 126 uomini, tre volte quello del vecchio *Charleston.* Il soldo era scarso: ai fanti dei marine vennero offerti sette dollari al mese, ai comuni di prima classe dodici. I gradi superiori erano pagati meglio: un aspirante guardiamarina riceveva venticinque dollari al mese, un nocchiere quaranta, i sottotenenti e gli ufficiali medici cento dollari tondi.

La *Zavala* entrò in servizio appena in tempo. Al sud erano ricominciati i guai. Il Messico aveva proclamato il blocco dei porti texani e, anche se il suo esercito era impegnato contro una rivolta nello Yucatàn, si stava avvicinando la tanto attesa invasione del Texas, dopo il decisivo successo di Sam Houston contro Santa Ana a San Jacinto.

Il presidente Lamar decise di appoggiare con la sua nuova flotta militare i ribelli dello Yucatàn che si erano rivoltati contro Santa Ana, e di conseguenza far allontanare la marina messicana dalla costa del Texas. Il 24 giugno 1840 la *Zavala*, accompagnata dall'ammiraglia di Moore, lo sloop-of-war *Austin*, e da tre golette armate, uscì dalla baia di Galveston e virò verso sud, attraverso il Golfo, diretta verso la baia di Campeche nella penisola dello Yucatàn.

Una volta raggiunte le acque messicane al largo della penisola, Moore ordinò alla sua piccola flotta di iniziare crociere di sorveglianza lungo la costa. Apparve presto evidente che il piano di Lamar di evitare un attacco contro il Texas inviando la sua flotta da guerra nelle acque del nemico stava avendo successo. Le spie riferirono che i generali messicani non avevano alcun piano immediato per inviare al nord le loro truppe.

La *Zavala* non si batté mai contro navi nemiche durante la sua permanenza nella baia di Campeche, ma si dimostrò indispensabile per un'audace operazione che il contrammiraglio Moore effettuò nell'autunno del 1840. Comandata dal capitano di vascello J.T.K. Lathrop, la *Zavala* rimorchiò l'*Austin* e lo sloop armato *San Bernard* per novanta miglia su per il fiume San Juan Bautista fino al capoluogo della provincia di Tabasco, in quel momento sotto il controllo del governo messicano.

Ancorate le sue navi con i cannoni puntati sulla città, il contrammiraglio Moore sbarcò audacemente con un piccolo reparto e raggiunse la piazza principale. La cittadina sembrava completamente deserta.

Moore fece un cenno a un marinaio che parlava spagnolo: «Grida che vogliamo vedere i capi della città».

Il marinaio annuì e urlò in spagnolo la richiesta. Da un grosso edificio in mattoni sbucò nervoso un uomo basso e massiccio con una fascia rossa at-

torno alla vita, che teneva in mano un ramo d'albero con una striscia di cotone bianco legata in cima.

«Domandagli chi è», ordinò Moore.

Il marinaio interrogò l'uomo in spagnolo. «Dice di essere il sindaco, e dice anche che le truppe della guarnigione sono fuggite.»

Moore sorrise come una volpe penetrata in un pollaio indifeso. «Informa il signor sindaco che se lui e i cittadini più abbienti non verseranno 25.000 dollari, raderemo al suolo la città a cannonate.»

Dopo la traduzione non ci furono né esitazioni né discussioni. Il marinaio si rivolse a Moore e si mise a ridere. «Il signor sindaco chiede se saremmo disposti ad accettare monete d'argento.»

Soddisfatto che la sua mossa fosse riuscita, Moore fece un cenno d'assenso. «Digli che l'argento andrà benissimo.»

Quel riscatto servì alla marina, sempre a corto di fondi, per pagare il soldo ai marinai texani e per acquistare le provviste di cui c'era estremo bisogno. Ai primi di febbraio del 1841 la flotta rientrò a Galveston per riparazioni e per rifornirsi.

Prima di rivedere Galveston, la *Zavala* per poco non si trasformò in un relitto alla deriva.

Durante il viaggio di ritorno incappò in una spaventosa burrasca che sembrava non avere mai fine. Per cinque giorni la robusta nave combatté contro il mare agitato. Dato che quando era entrata a far parte della marina militare avevano smontato le tughe e le cabine passeggeri, le ondate potevano spazzare il ponte di batteria in coperta senza causare danni. La *Zavala* conosceva bene la furia del mare. Le sue grandi ruote a pale continuarono ostinatamente a spingerla avanti.

«Non possiamo resistere molto più a lungo», gridò il primo ufficiale al capitano di vascello Lathrop; doveva farsi sentire nell'ululato del vento.

In piedi accanto ai due timonieri impegnati con la ruota, Lathrop scosse il capo. «Ha superato una burrasca peggiore di questa nel 1837, lungo la tratta Filadelfia-Charleston. Ho sentito dire che tutte le altre navi nella zona affondavano.»

«Potrà pure essere robusta, ma altri cinque giorni di questo tempo e ci troveremo tutti a passeggiare sul fondo del Golfo, ci scommetto la promozione.»

Un fuochista salì in coperta da una botola della sala macchine e si avvicinò al comandante. «Con i complimenti del direttore di macchina, ma

debbo riferire che abbiamo attaccato l'ultima tonnellata di carbone.»

«Mancano trecento miglia alla nostra base.» Il primo ufficiale rivolse un'occhiata preoccupata a Lathrop. «Se perdiamo pressione, è finita.»

Il capitano Lathrop studiò per pochi momenti la coperta, pensieroso, mentre la spuma delle onde gli imbiancava la barba. Poi rialzò lo sguardo. «Dica al direttore di macchina che lo autorizzo a bruciare le provviste di bordo, le paratie e anche il mobilio. Tutto quel che può servire a farci continuare.»

L'interno fu svuotato e bruciato, ma la *Zavala* sopravvisse alla burrasca e raggiunse Galveston quattro giorni dopo. Quando superò la barra e si diresse verso la sua calata, le caldaie producevano appena il vapore sufficiente a farla navigare a tre nodi.

Dopo la sua prima e unica crociera come nave da guerra, la *Zavala* fu lasciata in disparte, a marcire. Il nuovo presidente, Sam Houston, appena eletto, si rifiutò di spendere un solo dollaro per la marina e ignorò tutte le preghiere di salvare la più bella unità della flotta. Rimasta senza manutenzione, cominciò a imbarcare acqua in modo talmente grave che si rese necessario mandarla ad arenarsi per evitare che affondasse. Poi fu smantellata e abbandonata. Col tempo divenne uno scafo che marciva all'estremità superiore dei banchi di fango del porto, sprofondando lentamente nel terreno paludoso finché non rimasero visibili soltanto la parte superiore delle caldaie e uno dei due fumaioli.

Nel 1870 quella che era stata un tempo la nave tecnicamente più moderna della marina della Repubblica del Texas era completamente scomparsa sotto il fango e nessuno se ne ricordava più.

II
La nave nel parcheggio
Novembre 1986

Il mio coinvolgimento con la *Zavala* cominciò in modo abbastanza innocente quando andai con mia moglie Barbara a fare visita al direttore generale della NUMA Wayne Gronquist, nel suo ufficio legale di Austin, Texas. Durante la nostra permanenza Wayne mi portò alla sede del governo e mi presentò all'allora governatore White. Dopo un breve scambio di vedute sui relitti di navi perdute, il governatore mi fece dono di un certificato con la sua firma in cui mi nominava ammiraglio della marina texana. Ricordo di avere buttato li la battuta per cui ero probabilmente l'ammira-

glio numero 4932. Ma fu dopo che mi misi nei guai da solo, allorché aggiunsi: «Ora che sono ammiraglio, il meno che possa fare è trovarmi una flotta», senza nemmeno sognarmi che una marina texana esistesse davvero.

Come la gran parte dei texani, non sapevo che la Repubblica del Texas avesse organizzato una piccola marina da guerra, anzi due. La prima era composta da quattro piccole unità, per la maggior parte sloop, distrutte dalle tempeste e dal nemico fra il 1835 e il 1837. La seconda, al comando del brillante contrammiraglio Edwin Moore, e composta da otto navi, durò dal 1838 al 1843.

Le due marine hanno lasciato una notevole eredità storica. Le unità della prima attaccarono e disturbarono le linee di rifornimento di Santa Ana, catturando parecchi mercantili e inviando il loro carico di armi e rifornimenti al generale Sam Houston, contribuendo così in modo notevole alla sua vittoria a San Jacinto.

Nonostante il loro eroico e onorevole stato di servizio, ben poco è stato scritto sulle imprese delle navi da guerra texane. Esistono soltanto due libri sull'argomento, vecchi di molti anni, *Thunder on the Gulf* di C.L. Douglas e *The Texas Navy* di Jim Dan Hill. I pochi dettagli venuti in seguito alla luce sono apparsi su riviste di storia. Come per la maggior parte dei relitti, le tombe di queste navi sono nascoste e dimenticate.

Non c'è niente di peggio di un Clive Cussler presuntuoso. Lasciatomi prendere una volta di più masochisticamente all'amo e costretto a difendere il mio orgoglio, mi rivolsi al mio vecchio amico Bob Fleming, il mio ricercatore di Washington, e predisposi piani per la ricerca di eventuali relitti di navi texane in qualche modo sopravvissuti alle devastazioni del tempo.

Delle dodici navi che prestarono servizio nella Repubblica del Texas, tutte, tranne tre, andarono perdute in mare, oppure furono trasferite alla marina federale quando il Texas entrò a far parte degli Stati Uniti, e alla fine furono demolite, oppure scomparvero dai documenti della storia. Le unità su cui mi concentrai erano le golette armate *Invincible*, finita in secca nel Golfo dopo uno scontro con due navi da guerra messicane, *Brutus*, naufragata nella baia di Galveston dopo un uragano, e la *Zavala*, abbandonata in secca nel canale di Galveston.

Molte persone di Galveston, straordinarie e cordiali, si fecero sedurre dal progetto e mi aiutarono in misura incredibile. Oltre agli sforzi di ricerca di Fleming, la signora Kay Taylor-Hughes fece meraviglie fornendomi resoconti locali sulle navi, e Mike Davis svolse un lavoro eccezionale sulla *Brutus.* Tutte le pastoie burocratiche furono evase dalla bellissima Sylvia

Jackson, dal senatore Chet Brooks e da Stan Weber. Wayne Gronquist coordinò il progetto, mentre Barto Arnold si dimostrò un collaboratore quanto mai disponibile.

La *Brutus* era una goletta armata entrata in servizio nel gennaio 1836. Era lunga 54 metri, larga quasi 7 e montava un pezzo a canna lunga da 18 libbre su affusto girevole e 9 cannoni corti. Assieme all'*Invincible* fece il diavolo a quattro fra i mercantili messicani lungo le coste del Golfo e dello Yucatàn, catturandone parecchi. Nella sua breve carriera, la goletta *Brutus* fece la sua parte per aiutare il Texas a diventare indipendente.

Nell'ottobre 1837 una spaventosa burrasca spazzò la costa del Texas, distruggendo numerosi edifici e facendo naufragare una ventina di navi. La *Brutus* fu definita «gravemente danneggiata» e, secondo notizie dell'epoca, fu abbandonata in secca presso la banchina Williams.

Dopo aver esaminato vecchi documenti e fatto misurazioni davanti alla città di Galveston, Mike Davis disse che la *Brutus* doveva trovarsi in fondo alla 24ª Strada alla fine del molo 23, sotto i magazzini nn. 22-23 della Salvage Wharf Company, dove giacciono ancora i suoi resti.

Nel frattempo, mi dedicai alla *Zavala.* Il progetto si dimostrò al tempo stesso divertente e impegnativo. Ho sempre avuto un debole per quella nave, perché non mi ha costretto a stare seduto su una barchetta ballonzolante fra le onde ad ascoltare il ticchettio di un magnetometro e a studiare per dieci ore consecutive quadranti e pennini scriventi su rulli di carta.

Il primo indizio che mi mise sulla strada giusta fu un disegno che mi fecero pervenire Fleming e la signora Taylor-Hughes, che rappresentava la cattura della *Harriet Lane*, una nave nordista abbordata dai confederati durante la battaglia di Galveston, ai tempi della guerra civile. In primo piano, nel disegno a penna, si vede un molo triangolare che sporge nel porto con parecchi soldati di guardia a una serie di edifici su palafitte. Il molo porta il cartello BEAN'S WHARF e alle spalle delle costruzioni si nota un tubo nero che emerge dall'acqua. Il pittore lo indica come il fumaiolo della *Zavala.*

Ora potevo cominciare il ballo.

Nella guida di Galveston del 1856, alla voce «moli», trovammo la seguente informazione:

> *Bean's Wharf*- Dietro l'isolato 689 e di fronte alla «Shipper's Press», costruito quest'anno da A.H. Bean e Nelson Clements, di New York, controllato da T.H. McMahan & Gilbert; con un fronte di 90 metri.

La convinzione ottimistica che potevamo avere di essere sulle tracce della nave perduta fu demolita dagli storici locali, i quali ritenevano che la *Zavala* fosse affondata nel canale al di là dell'estremità del molo e fosse stata distrutta molti anni fa dai lavori di dragaggio. Non riuscivo a convincermi di lasciarla perdere. Non la vedevo così. Il mio ragionamento si basava sul presupposto che Bean non avrebbe mai costruito il suo molo dove il relitto avrebbe potuto ostacolare il carico e lo scarico delle navi. Sembrava logico che il relitto si trovasse o sotto o accanto ai vecchi piloni del molo e certamente non fuori, nel canale.

Fortunatamente scoprii che era abbastanza facile rintracciare l'evoluzione dei cambiamenti avvenuti lungo il canale. Il molo Bean era ben descritto in tutti i documenti del vecchio fronte del porto dal 1856 al 1871. Cominciava in fondo alla 29ª Strada e si estendeva sull'acqua per circa 120 metri con una forma a L, e la parte esterna della banchina si spingeva verso ovest fino alle vicinanze della 30ª Strada. Dopo aver esaminato una mappa del fronte del porto datata 1927, divenne chiaro che anni di sedimentazione ricoprivano ormai i vecchi moli che un tempo scavalcavano una vasta zona paludosa lungo la costa. Sovrapponendo le vecchie mappe in ordine cronologico, fu possibile definire una griglia di ricerca.

Mentre la squadra di ricerca si stava radunando a Galveston, assieme al mio buon amico e socio d'affari Bob Esbenson, che divenne uno dei personaggi dei miei libri, descritto come un grosso folletto dai limpidi occhi azzurri, ci recammo in auto sul posto per un controllo. La mia prima preoccupazione era che sopra il relitto fosse stato costruito un edificio. Lungo il canale, per tre chilometri, c'era una fila ininterrotta di magazzini, silos di cereali e colossali installazioni portuali. Incredibilmente, nel punto in cui una volta si trovava il molo Bean non c'erano costruzioni di sorta.

La nostra griglia di ricerca era aperta perché nel 1971 era esploso un silo di cereali, causando la morte di quasi trenta persone. Era andato distrutto un magazzino sopra il molo Bean e delle rovine non era rimasta che polvere. Ormai era diventato un parcheggio per gli addetti al silo per cereali che era stato ricostruito.

Salii in cima alla costruzione e allineai a vista le strade indicate sulle vecchie carte topografiche. La maggior parte delle strade di grande traffico che una volta si incrociavano nella vecchia zona del porto erano ormai poco più che vicoli invasi dalle erbacce. In basso, Bob Esbenson stava in mezzo al parcheggio e si spostava a seconda degli ordini che gli gridavo di

lassù. Finalmente, una volta convinto che si trovasse approssimativamente dove ritenevo che fossero sepolti i resti della *Zavala*, Bob contrassegnò il punto.

Il passo successivo fu un controllo al magnetometro con il gradiometro Schonstedt. A qualche metro di profondità registrammo la presenza di qualcosa di molto grosso. Poi incaricai uno scavatore di pozzi di effettuare un carotaggio nella zona. Faceva freddo, pioveva, si stava malissimo, ma tutti rimasero al loro posto per l'intero pomeriggio e fino a notte inoltrata. Ogni tratto di carota venne sfilato dal terreno e studiato attentamente.

Nel corso di uno dei primi tentativi la carotatrice toccò qualcosa di duro e non riuscì a penetrarvi. Speravo di aver incontrato le caldaie della nave, ma senza il tratto di carota non lo si poteva affermare con certezza. Ci spostammo, effettuando carotaggi a intervalli di novanta centimetri, tirando su campioni di legno, che avrebbero potuto benissimo essere parti dei pali di sostegno del molo Bean. Apparvero anche pezzi di carbone, che si poteva pensare provenissero dalla stiva di un piroscafo. Vennero su altri rottami, troppo mal ridotti per essere identificati con certezza come appartenenti a una nave.

Finalmente, al trentaseiesimo tentativo, esaminando la carota, trovammo che era composta da quaranta centimetri di legno duro, con in fondo una piastra di rame. Avevamo traforato lo scafo di una nave ed eravamo usciti dal fondo bucando il rivestimento di rame della carena destinato a evitare incrostazioni e danni da parte delle teredini. Ma si trattava veramente del relitto della *Zavala*?

Con il permesso di Barto Arnold, Esbenson prese a nolo un escavatore a cucchiaia rovescia e cominciò a scavare. A quattro metri di profondità la benna scoprì le caldaie appaiate di un piroscafo. Proseguendo nello scavo, portammo alla luce una fiancata dello scafo. Avevamo trovato la *Zavala.*

Furono scattate fotografie e una squadra di boy-scout fu calata con la benna nello scavo, in modo che potessero mettersi in piedi sulle caldaie, i primi a farlo dopo quasi centocinquant'anni. Barto Arnold dichiarò che il luogo era d'importanza storica e lo scafo venne ricoperto.

In seguito, quando un cronista del quotidiano di Galveston intervistò Bob Esbenson, gli chiese come avevo fatto a stabilire che il piroscafo fosse proprio là sotto.

«Clive era in cima al silo e mi gridava girati di qua, no, spostati di là, fin quando non mi trovai accanto a una Mercury gialla del 1967.»

«E fu là che trovaste la *Zavala*?» chiese il giornalista.

«No, Clive si era sbagliato.»

Il cronista alzò gli occhi dal suo taccuino. «Mi sta dicendo che la fece andare nel posto sbagliato?»

Esbenson ridacchiò sardonico. «Proprio così, mi fece mettere a tre metri buoni dal centro del relitto.»

Il cronista fissò Esbenson, non molto sicuro di non essere stato preso in giro, poi concluse l'intervista.

Vorrei sempre sbagliarmi di soli tre metri.

L'anno seguente incaricai Fred Tournier di costruire un paio di modelli uguali della *Zavala* in scala 1:100. Fred è un artigiano meraviglioso e ha realizzato quella dozzina o più di modelli delle navi da noi scoperte che sono in mostra nel mio ufficio. Uno dei modellini me lo tenni, l'altro lo donai allo Stato del Texas in un memorabile pomeriggio nell'ufficio del governatore al Campidoglio di Austin.

Craig Dirgo, buon amico e da molto tempo socio della NUMA, fece in modo di far viaggiare il modellino nella cabina dei piloti durante il nostro volo da Denver ad Austin. Potrei aggiungere che il modello si trovava in una teca di vetro piuttosto grande. Trasportarlo con la massima cura fino al Campidoglio a bordo di un taxi, portarlo attraverso l'atrio fino a un ascensore, quindi, lungo la rotonda, fino all'ufficio del governatore fu una faticaccia che ci fece grondare sudore. Arrivammo con qualche minuto di ritardo e una massa di giornalisti stava intervistando il governatore su non so più quale procedimento legislativo, una cosa veramente affascinante.

Quando se ne andarono, cercai di interessarli alla *Zavala* e alla marina del Texas. Si grattarono il capo sbadigliando quando dissi loro che quello era il simbolo di una nave che aveva rappresentato la Repubblica del Texas e aveva combattuto per essa, l'unico relitto storico dell'epoca ancora accessibile. Mi guardarono come uno che cerca di vendere acqua minerale a un ubriaco. I giornalisti, a quel che sembra, non hanno proprio il senso della storia.

Finalmente venni ammesso nell'ufficio del governatore Bill Clement, insieme con Wayne Gronquist e Barto Arnold, l'astutissimo capo della Commissione Storica del Texas. Dopo le presentazioni fatte da Wayne e la presentazione del modello, il governatore si rivolse a me e mi chiese: «L'ha costruito lei?»

I politici non sono il mio genere favorito. Mi sento sempre orgoglioso quando scrivo NO sulla mia dichiarazione dei redditi nella casella in cui si

chiede se donerei un dollaro al mio partito preferito. Ricordo di aver votato in un'elezione in cui non potevo sopportare alcuno dei candidati. Perciò scrissi sulla scheda delle preferenze i nomi di John Dillinger, Baby Face Nelson, Pretty Boy Floyd e Ma Barker. La scheda era quella dei più alti funzionari del Paese.

Dopo aver trascorso centinaia di ore alla ricerca della marina del Texas, essere rimasto per tutta una notte sotto la pioggia a scavare alla ricerca della *Zavala* in un parcheggio fangoso e avere speso migliaia di dollari per il progetto, il governatore mi aveva preso semplicemente per un dilettante che aveva costruito quel modello?

Forse non l'avevo costruito io, ma avevo sborsato parecchie migliaia di dollari a Fred perché la NUMA potesse farne dono al popolo del Texas. Sul punto di piangere, me ne rimasi là, nel mio vestito Brooks Brothers macchiato di sudore, snobbato dai giornalisti, a chiedermi perché mai meritassi meno rispetto di Rodney Dangerfield.

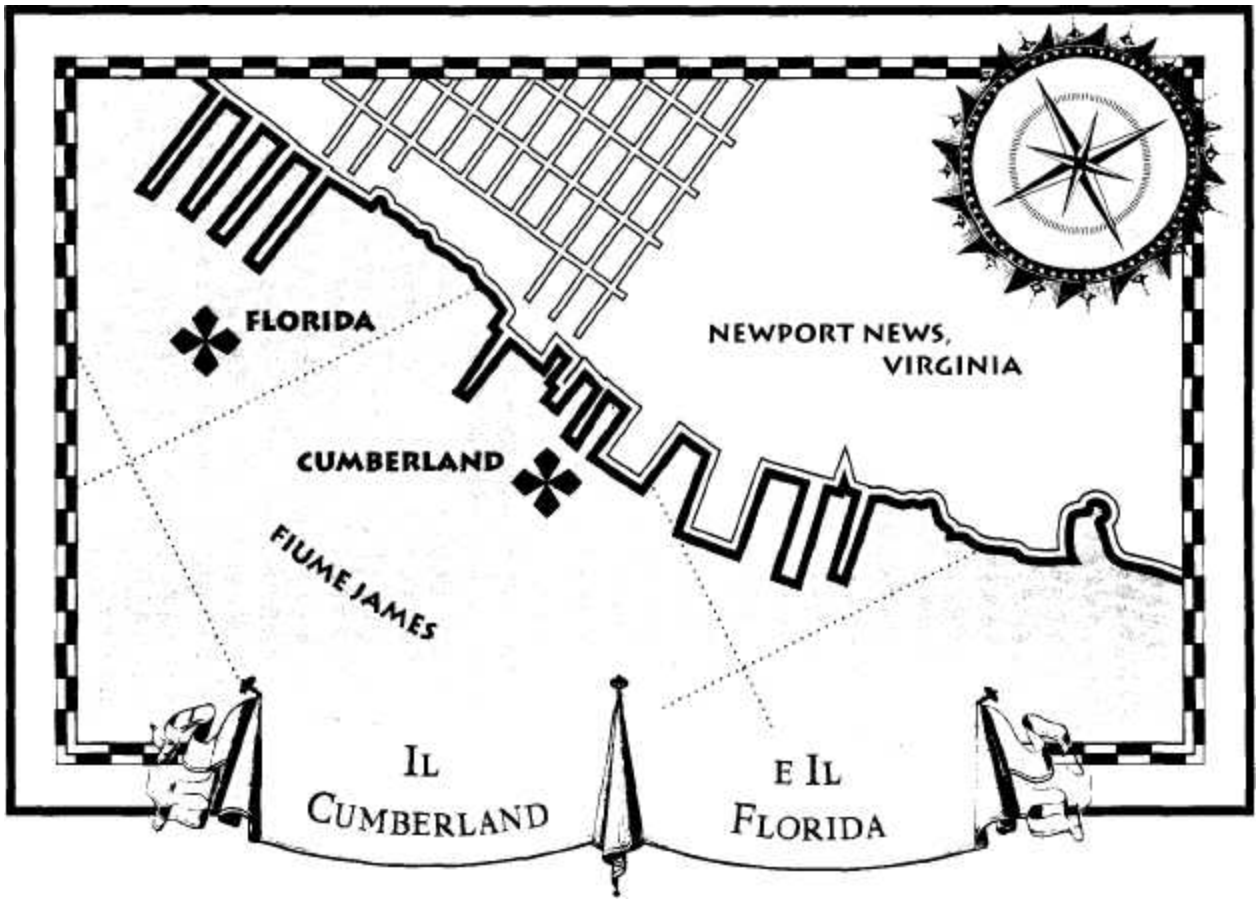
Il governatore non ricevette proprio la risposta che si aspettava. Mi rivolsi a Gronquist e ad Arnold e mormorai: «A questo punto basta, me ne vado». E uscii.

Wayne Gronquist e Barto Arnold, poveretti, ci rimasero male. Il governatore si strinse semplicemente nelle spalle e commentò sorridendo: «Credo che abbia fretta di andare a costruire un altro modello».

Purtroppo, non verrà mai il giorno in cui eroi del mare texani come Moore, Hurd e Hawkins saranno famosi come Travis, Bowie e Fannin. Ma, visto che è così accessibile, spero fervidamente che un giorno la *Zavala* venga completamente disseppellita e conservata per essere esposta al pubblico là dove giace. Forse quel che rimane del suo scafo e delle sue macchine potrebbe indicare come costruire una copia di quel che era quando costituiva l'orgoglio della flotta del Texas.

A questo punto dedicammo la nostra attenzione all'*Invincible*, che era finito in secca nel Golfo vicino a Galveston nel 1837 e che era stato fatto a pezzi dal martellamento dei frangenti. Si dimostrò il più introvabile dei tre e non abbiamo ancora identificato i suoi resti.

PARTE TERZA
Il *Cumberland* nordista e il *Florida* confederato



I
La sua bandiera sventola ancora
8 marzo 1862

Si muoveva come un mostro uscito dalle profondità di un mare dimenticato del Mesozoico. La massa del suo scafo era nascosta sotto l'acqua cupa, mentre la gobba massiccia, con le sue scaglie grigio ferro, si ergeva nella nebbia del mattino, ripugnante e disgustosa. La sua metamorfosi da scafo incendiato e affondato alla più perfezionata macchina di morte aveva richiesto soltanto dieci mesi. Una volta completata, nessuna nave nella storia sembrava più sinistra e minacciosa. Si riteneva che nessuna nave da guerra al mondo sarebbe stata in grado di affondarla. Era considerata invincibile.

Entrata in servizio nella marina degli Stati Uniti come la pirofregata a elica *Merrimack*, era stata ricostruita dagli ingegneri confederati dopo che le loro truppe avevano conquistato l'arsenale della marina nordista di Norfolk. Ribattezzata *Virginia* e comandata da Franklin Buchanan, un vecchio e duro uomo di mare di poco più di sessant'anni, che era stato il primo comandante dell'Accademia Navale di Annapolis, la corazzata navigava ora

verso il suo appuntamento con il destino.

La flotta da guerra dell'Unione dondolava pigramente all'ancora sulla marea montante che stava invadendo la baia chiamata Hampton Roads. Fatta eccezione per una foschia bassa che gravava sull'acqua, il giorno era spuntato sereno e azzurro. Alla foce del fiume James davanti a Newport News, Virginia, montavano la guardia con compiti di blocco lo sloop nordista da 24 cannoni *Cumberland* e la fregata *Congress* da 54. Tre miglia oltre la punta di Newport News c'erano tre fra le più potenti unità nordiste, le gigantesche pirofregate *Minnesota* e *Roanoke*, che montavano ciascuna 44 cannoni pesanti, e il gemello del *Cumberland*, il *St Lawrence*. Cinque navi che avrebbero potuto forse sconfiggere qualsiasi altra flotta al mondo.

Il *Cumberland* era stato un tempo l'orgoglio della marina statunitense. Costruito nei cantieri della marina di Boston nel 1842, aveva prestato servizio come ammiraglia per le squadre del Mediterraneo e dell'Africa. Era una nave che i pittori amavano dipingere. Con i suoi alberi inclinati e tutta la sua bianca velatura quadra issata su uno sfondo azzurro, il suo scafo scuro che tagliava silenziosamente i mari verdi, era l'ultimo esemplare del suo genere. Entro vent'anni le navi da guerra in legno sarebbero state sostituite da cupi vascelli in ferro e, infine, in acciaio.

Un tempo montava 54 cannoni, poi era stato rammodernato, «rasato», come si diceva allora, con l'eliminazione del ponte di batteria inferiore, e il suo vecchio armamento era stato sostituito da un minor numero di cannoni, ma molto più potenti. Montava ora due cannoni Dahlgren a perno, cioè brandeggiabili, da 254 mm a prua e a poppa, ventidue Dahlgren di nuovo modello da 228 mm nelle batterie delle fiancate e uno dei pezzi più potenti mai costruiti, un cannone rigato da 70 libbre. Per una nave da guerra in legno, era assolutamente formidabile. Ma, senza macchine, era un anacronismo, uno strumento di guerra fuori del suo tempo.

A bordo del *Cumberland* l'equipaggio aveva steso ad asciugare il bucato e stava ultimando in cambusa il pasto di mezzogiorno. Le lance di servizio dondolavano lievemente contro il massiccio scafo nero accanto al barcarizzo che portava al ponte di batteria scoperto. L'equipaggio in libera uscita del pomeriggio e della sera si allontanò verso la città, senza sapere quanto era fortunato. Il comandante, capitano di vascello William Radford, aveva ricevuto l'ordine di presiedere una corte marziale presso Fortress Monroe e si era allontanato a cavallo, prima dell'alba, per raggiungere la località, distante una quindicina di chilometri.

Parecchi marinai non ancora autorizzati alla libera uscita erano riuniti sul ponte di poppa. Uno di essi suonava un'arietta con l'armonica a bocca mentre un capocannoniere irlandese basso e con una enorme barba ballava una giga accanto a una gomenetta strettamente addugliata. L'irlandese era felice all'idea che sarebbe stato presto in grado di farsi una bevuta in un saloon locale e forse di trovarsi anche una ragazza.

Il bucato settimanale, appeso ad asciugare al sartiame, oscillava lievemente sotto la brezza leggera di primavera. Un marinaio giovane, ancora adolescente, scriveva una lettera ai suoi cari a casa, accoccolato in coperta. Finita la lettera, sigillò la busta con una goccia di cera e se la infilò nella tasca della giacca.

A terra i fanti di un reggimento dell'Indiana e gli artiglieri di una batteria seguivano un incontro di lotta fra i campioni di due compagnie. Data la temperatura insolitamente calda, un gruppo di soldati sguazzava nel fiume vicino a una spiaggia sassosa. I pochi che sapevano nuotare si erano spinti in acque più profonde e prendevano in giro quelli che restavano vicino alla riva.

Solenne alla fonda, come un alce orgoglioso nel mirino di un cacciatore, il *Cumberland* ignorava beatamente la minaccia che gli stava arrivando addosso a tutto vapore dalla parte opposta della baia. Il suo equipaggio non immaginava nemmeno in quale inferno stava per trovarsi e non poteva prevedere quanti uomini sarebbero rimasti uccisi e quanti dilaniati dalle ferite entro la prossima ora. Il legno stava per scontrarsi con il ferro e le conseguenze sarebbero state catastrofiche. La guerra navale non sarebbe più stata la stessa.

A tutto vapore, lasciandosi dietro una scia di fumo nero dalla sua unica ciminiera, la *Virginia* scese lungo il fiume Elizabeth ed entrò nelle acque di Hampton Roads. Lenta come una chiatta sovraccarica, brutta come una vasca da bagno di ferro capovolta, era diventata improvvisamente l'orgoglio della Confederazione. La popolazione civile locale e i soldati, che l'avevano vista costruire e avevano espresso grande scetticismo in merito alle sue capacità, affollavano ora le due rive del fiume e le diedero un caloroso saluto. Un marinaio issò la bandiera confederata del 1862, con le due strisce orizzontali rosse separate da una bianca e tredici stelle in campo azzurro. Gli applausi e le grida di saluto furono accompagnati dalle salve d'onore delle batterie sudiste che presidiavano la foce del fiume.

L'armamento della *Merrimack* trasformata consisteva di un micidiale as-

sortimento di vecchi logori cannoni che erano stati rapidamente modificati in pezzi rigati più potenti, dieci in tutto. Non c'era stato alcun viaggio inaugurale, non c'erano state prove per addestrare l'equipaggio o saggiare le macchine. Il vecchio Buck Buchanan era un uomo impaziente. Con un vascello improvvisato, messo insieme da mano d'opera non specializzata e con un equipaggio che non era mai salito prima a bordo di una nave da guerra, per non dire che non vi aveva mai combattuto sopra, Buchanan portò la *Virginia* in combattimento pur avendo ancora a bordo una squadra di operai che stavano ultimando i lavori.

Non essendo in grado di radunare un equipaggio esperto, Buchanan reclutò 320 volontari tra i fanti e gli artiglieri di stanza a Richmond. Ed era talmente a corto di uomini in gamba che accettò il colonnello J.T. Wood dell'esercito confederato come ufficiale facente funzione di tenente di vascello.

Mentre la sua nave si avvicinava pesantemente al nemico, Buchanan riunì l'equipaggio in coperta e fece un fiero discorso che concluse con le parole: «Non dovrete lamentarvi se non vi ho portato abbastanza vicino [al nemico]. Adesso, uomini, ai vostri pezzi».

Il tenente di vascello George Morris, vicecomandante del *Cumberland* e ufficiale in comando durante l'assenza di Radford, era in piedi accanto al tenente Thomas O. Selfridge Jr, e gli indicò una colonna di fumo ancora lontana.

«Cosa ne dici, Tom?»

Selfridge osservava il fumo con un binocolo. «Quella foschia bassa sull'acqua lo fa sembrare un miraggio. Non riesco a capire se sia fermo o in movimento.»

Morris appoggiò un cannocchiale sulla battagliola per avere una visione più ferma e scrutò lontano. «A me sembra che stia venendo da questa parte.»

I due ufficiali unionisti osservarono in silenzio per qualche minuto finché la colonna di fumo emerse dalla foschia e si vide che usciva da un alto fumaiolo sporgente di una nave dalle fiancate inclinate che dirigeva senza deviazioni proprio verso il *Cumberland* e la *Congress.* Nella marina nordista tutti sapevano che la loro vecchia nave era stata riportata a galla e ricostruita e ricoperta con una corazza di ferro. Se ne aspettavano la comparsa, ma non tanto presto.

«Quello è il *Merrimack*», disse calmo Morris. «Sta venendo fuori.»

Selfridge osservò con il suo binocolo la loro nemesi in avvicinamento: «Sta puntando contro di noi e contro la *Congress*».

«Oggi dovremo batterci.»

«Debbo passare parola agli altri ufficiali?»

Morris annuì con gravità. «E ordina ai tamburini di battere il posto di combattimento.»

Il bucato dell'equipaggio fu levato frettolosamente di mezzo, le vele stese ad asciugare furono arrotolate e le lance furono fatte allontanare a forza di remi in acque basse. Sul ponte di batteria venne sparsa sabbia, per assorbire il sangue che avrebbe indubbiamente cominciato a scorrere. I pezzi del *Cumberland* furono spinti fuori, caricati e innescati. Uno strano silenzio avvolse la nave mentre gli occhi di tutti seguivano l'avvicinarsi della bestia di ferro che dirigeva inesorabile verso di loro, valutandone la velocità e contando i portelli dei cannoni.

Quello che non potevano vedere, sott'acqua, era lo sperone di quattro tonnellate di ghisa che era stato montato a prua della *Virginia* come il becco di un gigantesco doccione.

«Lasciamo stare per il momento le pirofregate», disse Buchanan al suo comandante in seconda, tenente di vascello Catesby Jones, «e diamo addosso al *Cumberland* e alla *Congress.*»

Jones, sulla quarantina, fissò il vecchio Buck. «Ma non c'è suo fratello a bordo di una di quelle due navi?»

Buchanan annuì gravemente. «McKean è ufficiale pagatore sulla *Congress.*»

«Quale vuole che attacchiamo per prima?» chiese Jones.

«Il *Cumberland.* Ha un cannone rigato da 70 libbre. Voglio vedere che cosa può fare contro la nostra corazzatura.»

Gli occhi di Jones rivelarono una certa apprensione. «Peccato che non ne avessimo uno anche noi da provare durante la costruzione.»

Buchanan fece un sorriso forzato. «Be', vedremo presto come ce la caveremo, non è vero?»

Un quarto d'ora dopo la *Congress* fu la prima ad aprire il fuoco, scaricando un'intera bordata che rimbalzò sulla casamatta della *Virginia* «come la grandine su un tetto di lamiera», commentò in seguito un marinaio nordista. Poi le batterie del *Cumberland* aprirono il fuoco contemporaneamente all'artiglieria sulla costa. Gli osservatori si meravigliarono per il fumo che si sviluppò quando una granata colpì la casamatta corazzata della nave

confederata, rimbalzò in alto e andò a cadere sulla riva opposta del fiume. Quel che avevano visto era lo sfrigolio del grasso animale che Buchanan aveva fatto spalmare sui lati della casamatta della corazzata per far deviare le granate nordiste. Non aveva però previsto il puzzo nauseabondo che penetrò attraverso i portelli dei cannoni e le maniche d'aria superiori e che passò sull'equipaggio come un vento maligno.

L'unico danno subito nella fase iniziale dello scontro fu quello di una granata del *Cumberland* che tranciò la catena dell'ancora della *Virginia* e la scaraventò all'interno attraverso il portello di un pezzo, uccidendo un uomo e ferendone parecchi altri.

La corazzata si trovava in vantaggio. Dato che il vascello nordista era all'ancora durante la marea montante e la *Virginia* stava avvicinandosi di prua, i cannonieri del *Cumberland* non riuscivano a sparare con i loro pezzi della fiancata. Rinunciando al fuoco finché non fosse stato comodamente a tiro, il cannone rigato da 178 mm della corazzata fu spinto fuori della casamatta e cominciò a sparare. La granata sfondò la fiancata del *Cumberland* esplodendo nel ponte di batteria in un turbinio di schegge di legno che uccisero e ferirono una dozzina di fanti di marina. Ricaricato rapidamente, la seconda granata esplose fra i serventi del cannone brandeggiabile da 254 mm di prua, uccidendoli tutti, tranne il ragazzo che portava i sacchetti della polvere e ferendo orribilmente il capopezzo John Kirker, che ebbe amputate entrambe le braccia all'altezza delle spalle.

Mentre lo trasportavano dabbasso nel ponte cuccette, dove i chirurghi di bordo erano già all'opera sui fanti di marina feriti, Kirker urlò, mentre fiotti di sangue arterioso gli schizzavano dalle spalle: «Fategliela vedere, ragazzi, fategliela vedere!»

Il tenente Morris dirigeva la battaglia in piedi sul sartiame, osservando impotente e pieno di frustrazione la distruzione della sua nave, mentre la *Virginia* si faceva sotto implacabile. Poi, inaspettatamente, la corazzata accostò in una vasta e goffa virata e puntò contro la fiancata di dritta del *Cumberland.* Soltanto in quel momento Morris si rese conto che quella bestia di ferro intendeva speronarlo.

«Vagli dritto addosso e non deviare nemmeno di un grado», gridò Buchanan al suo timoniere nel fragore delle cannonate. «Cerca di centrarlo dritto proprio davanti all'albero di trinchetto.»

«Dove vuole, signore», rispose il timoniere.

Il grosso fumaiolo della *Virginia* eruttava una fitta nuvola di fumo nero

fuligginoso mentre la corazzata chiudeva la distanza con un angolo di 90 gradi contro la fiancata della nave nordista condannata. Spinta alla massima velocità, cinque nodi e mezzo, come un gigantesco pugno a fior d'acqua, la corazzata sfondò lo sbarramento esterno di tronchi d'albero predisposto attorno allo scafo del *Cumberland* proprio in previsione di un attacco del genere. La sua massa irresistibile fracassò i tronchi come stuzzicadenti e superò in qualche secondo i pochi metri che la separavano dal bersaglio.

Dopo la guerra, riparlando della battaglia, Buchanan si ricordò che l'ordine più intelligente che aveva impartito nel corso della sua lunga carriera in mare era stato quello urlato in sala macchine mezzo minuto prima dell'urto: «Macchine indietro!»

Le grandi eliche si fermarono, cominciarono a girare in senso contrario e fecero spumeggiare le acque del fiume mentre il massiccio sperone, spinto da una massa di quasi mille tonnellate, sfondava lo scafo del *Cumberland* sotto la linea di galleggiamento subito a poppavia dell'albero di trinchetto e sotto il ponte cuccette, schiantando il fasciame in legno verso l'interno e aprendo una falla attraverso la quale, come disse qualcuno in seguito, «sarebbe passata comodamente una carrozza a cavalli».

Contemporaneamente i micidiali pezzi di prua della *Virginia* aprirono il fuoco e spararono direttamente attraverso la fiancata della fregata mortalmente ferita, uccidendo dieci uomini sotto coperta. Gli alberi del *Cumberland* oscillarono come pendoli mentre l'acqua irrompeva nello scafo ferito. Per quasi un minuto le due navi rimasero strettamente incastrate l'una nell'altra, con la *Virginia* apparentemente incapace di liberarsi dalla morsa della fregata che cominciava ad affondare di prua. Per un momento sembrò che la fregata di legno avrebbe trascinato a fondo con lei la corazzata di ferro. Se Buchanan non avesse ordinato di fare macchina indietro prima della collisione, la *Virginia* si sarebbe certamente incastrata più profondamente in quell'abbraccio mortale e sarebbe affondata anch'essa.

Per fortuna di Buchanan e dei suoi, l'immenso sperone rimasto incastrato nella fregata venne strappato dalla sua incastellatura e la corazzata riuscì a liberarsi. Poi la *Virginia* accostò finché le due navi non si trovarono affiancate. L'equipaggio malconcio della fregata si senti improvvisamente incoraggiato ora che poteva aprire il fuoco di bordata contro il suo velenoso avversario. I cannoni spararono tre bordate che fracassarono le bocche di due pezzi della *Virginia*, il suo fumaiolo, schiantarono le ancore e praticamente mandarono in pezzi tutte le lance tranne una. Il tiro era ben mirato

e calcolato, ma fu un esercizio inutile. Anche a bruciapelo, il fuoco del *Cumberland* causò soltanto pochi danni seri al suo avversario.

A bordo della fregata che stava rapidamente affondando la scena era macabra e orrenda. Il ponte di batteria era coperto di sangue, interiora e arti dell'equipaggio decimato. C'era un così gran numero di cadaveri sparpagliati fra i cannoni che i superstiti li ammucchiarono febbrilmente sul lato opposto. I feriti, trasportati nel ponte inferiore in attesa dell'assistenza medica, non erano in grado di mettersi in salvo mentre l'acqua irrompeva dal basso e attraverso i portelli aperti.

Un marinaio gravemente ferito, Winston Humbolt, attendeva il suo turno di medicazione. Il suo buon amico Tom Lasser, cui avevano medicato una mano ferita e che stava tornando a combattere, si fermò accanto a lui per incoraggiarlo.

«Tom, mi stai abbandonando?» sussurrò Humbolt.

Lasser gli accomodò il capo in grembo. «No, Winny, non ti abbandonerò.»

Il tenente Morris era in piedi sul casseretto quando un ultimo colpo della corazzata centrò in pieno i serventi del pezzo di poppa vicino a lui. Il gruppo dei serventi parve dissolversi nell'esplosione e Morris rimase stordito dall'onda d'urto. Restò immobile, coperto di sangue e resti umani, troppo intontito per muoversi. Gli venne un conato di vomito nel vedere il cannoniere Karl Hunt, gravemente ferito, con le gambe troncate appena sotto il ginocchio, trascinarsi fino al suo cannone e tirare il cordone di sparo per l'ultima volta: la granata esplose contro il fumaiolo della corazzata nemica.

Selfridge, vedendo l'orrenda scena, accorse e aiutò Morris a sedersi sul boccaporto dietro l'albero maestro: «Resta con noi, George, abbiamo bisogno di te».

Morris gli afferrò un braccio. «Starò benissimo fra un minuto. Tu pensa ai cannoni.»

All'improvviso si levò in piedi barcollando e spinse Selfridge da parte riconoscendo una voce che gli chiedeva, nel rombo delle cannonate, di arrendersi. Arrancò fino a una battagliola e guardò giù verso la corazzata, a pochi metri di distanza. Da un boccaporto del ponte superiore della casamatta Buchanan ripeté la sua richiesta: «Si arrenda con la sua nave!»

«Non mi arrenderò mai», urlò Morris sprezzante, «prima andrò a fondo davanti a lei!»

La sua risposta fu sottolineata dalla granata di un Dahlgren da 228 mm del *Cumberland.*

Come uno scorpione che si agita rifiutandosi di morire, i pochi pezzi ancora funzionanti del *Cumberland* continuarono a sparare contro la corazzata invulnerabile. L'inclinazione verso prora della coperta fece sganciare dal suo fissaggio uno dei giganteschi cannoni rigati. Il tenente Selfridge osservò inorridito in silenzio il cannone che rotolava lungo la coperta inclinata, travolgendo un giovane marinaio. L'urlo di dolore del ragazzo si spense mentre il cannone lo scaraventava nel fiume sfondando la battagliola. Il suo corpo senza vita tornò a galla bocconi, contrassegno umano di quella devastazione.

I marinai infuriati continuarono a sparare con i cannoni finché l'acqua raggiunse la bocca dei pezzi. L'ultimo colpo della nave morente fu sparato dal diciassettenne Matthew Tenney mentre l'acqua del fiume gli arrivava alle ginocchia. Quando la sua granata entrò in un portello aperto della corazzata, fracassando la canna di un cannone spinto in fuori per sparare, Tenney tentò di gettarsi attraverso il portello del proprio pezzo, ma l'acqua che entrava a torrenti lo ricacciò indietro e non fu più rivisto.

Soltanto quando la prua andò sott'acqua Morris diede l'ordine: «Abbandonare la nave! Chi può aiuti i feriti oltre le murate».

«La bandiera, signore?» chiese un marinaio.

Morris levò lo sguardo verso il vessillo a stelle e strisce che sventolava al sole. «Lasciala su, che la vedano tutti.» Poi si voltò per aiutare un ferito grave a superare la murata fracassata.

Un giovanissimo tamburino tondo e grasso di nome Joselyn era rimasto impavido al suo posto, continuando a rullare il «posto di combattimento» per tutta la battaglia. Soltanto a questo punto si infilò le bacchette nella cintura e saltò in acqua. Aggrappandosi al tamburo che galleggiava, cominciò ad arrancare verso la riva.

La fregata si inclinò sulla sinistra e scivolò sott'acqua. Sotto coperta, nel ponte cuccette che si allagava, le grida dei feriti si spensero rapidamente. Tom Lasser, tenendo ancora in grembo il capo del suo amico ferito, chiuse gli occhi e accettò l'ineluttabile. Lui e Winston Humbolt annegarono insieme.

A pezzi, sconfitto, ma impavido fino all'ultimo, il *Cumberland* si accasciò sul fondo fangoso del fiume James, con gli alberi che affioravano e la bandiera che sventolava ancora; la sua battaglia era finita per sempre.

Gli uomini della *Virginia*, nessuno escluso, ammisero: «Nessuno si è battuto con maggior valore».

Dei 326 uomini a bordo della fregata all'inizio del combattimento, 120 erano morti.

Sentendo le cannonate durante la corte marziale, il comandante della sfortunata nave, William Radford, abbandonò il processo, balzò a cavallo e percorse a spron battuto i quindici chilometri che lo separavano dal *Cumberland* come inseguito da un esercito di fantasmi. Raggiunta la sponda scoscesa del fiume James, Radford smontò dal cavallo sudato e con la bocca schiumante e osservò inorridito i suoi uomini agitarsi e annegare nell'acqua. Della sua orgogliosa nave erano rimasti soltanto gli alberi che emergevano dal fiume. Notò, con non poca soddisfazione, che la bandiera sventolava ancora.

Alle sue spalle il cavallo barcollò instabile su zampe che parevano diventate di gomma e cominciò a tremare come una foglia sotto una brezza rinfrescante. Poi l'animale si abbatté al suolo, con la lingua penzoloni, e gli occhi gli si appannarono, sfinito a morte da una corsa selvaggia fatta troppo tardi.

Per quanto malconcia fosse la sua nave dopo la vittoria sul *Cumberland*, il vecchio Buck Buchanan e la sua corazzata erano ancora pieni di voglia di battersi e rivolsero la loro attenzione alla nave più vicina.

Nel vano tentativo di raggiungere acque troppo basse perché la corazzata potesse inseguirla, la *Congress* finì per arenarsi con la poppa rivolta verso il fiume. Buchanan si limitò ad arrestare la sua nave invincibile a poca distanza e cominciò a martellare la fregata impotente fino alla morte del suo comandante, quando il secondo di bordo alzò la bandiera bianca di resa.

Buchanan calò in acqua l'unica lancia che poteva galleggiare e inviò un ufficiale ad accettare la resa. Ma il duro comandante delle truppe e dell'artiglieria a terra, anche se la nave si era arresa, si rifiutò di farlo a sua volta e ordinò ai suoi uomini di continuare il fuoco.

Buchanan, che era in piedi sul tetto della casamatta con i suoi ufficiali per avere una vista migliore, rimase gravemente ferito al pari di altri uomini accanto a lui e si ritrovò con una palla di fucile nella coscia. Mentre lo trasportavano sotto coperta, furente perché le truppe di terra avevano ignorato la bandiera bianca della resa issata dalla *Congress*, ordinò al tenente di vascello Catesby Jones di distruggere la fregata nordista.

«Datela alle fiamme, riducetela in cenere!» ringhiò sotto il dolore della

ferita.

Jones lo prese in parola e ordinò al ponte di batteria: «Aprire il fuoco a palle arroventate!»

I proiettili di ferro dei pezzi furono posti su una griglia sopra una fornace e arroventati fino a diventare rossi. Rotolati nei buglioli e portati ai cannoni, furono infilati nelle bocche e sparati contro la fregata impotente. Entro pochi minuti la *Congress* era in fiamme da prua a poppa.

Da un portello, Jones osservò il rogo con grande soddisfazione. Il fuoco aveva raggiunto i pezzi della nave morente e questi avevano cominciato a sparare da soli, uno alla volta, come azionati dai fantasmi dell'equipaggio.

Quel giorno per la flotta unionista tutto andò storto. Il *St Lawrence*, che aveva issato le vele per dare man forte alle sue compagne di squadra, fini con l'arenarsi. La possente *Minnesota* subì la stessa imbarazzante sorte. Nel tentativo di intervenire nella battaglia, anch'essa si arenò profondamente nel fango. E per aggiungere il danno alle beffe, la *Roanoke* rimase impotente per la rottura di un albero delle eliche.

Le ultime tre unità della flotta nordista sembravano tre pecore legate in attesa dell'arrivo della tigre.

Jones si avvicinò a Buchanan, mentre il chirurgo di bordo gli stava bendando la gamba. «Ho il permesso di riprendere il combattimento?»

Buchanan fissò il bendaggio attorno alla coscia, che stava già diventando rosso. «Mi dicono che la *Minnesota* e il *St Lawrence* si sono arenati.»

Jones annuì. «Sembrano immobilizzati. Soprattutto la *Roanoke:* le nostre spie dicono che ha un albero delle eliche rotto.»

Buchanan diede un'occhiata alla luce che penetrava attraverso la porta della cabina da un boccaporto del soffitto aperto. «Fra mezz'ora sarà troppo buio. Credo sia meglio interrompere l'azione e tornare in porto. Il *Cumberland* si è battuto bene e ha causato danni che richiedono riparazioni prima di tornare all'attacco.»

«D'accordo, signore», rispose Jones. «Saranno ancora alla nostra mercé domani. Allora potremo finirle.»

«Sì», fece Buchanan con un sorriso da volpe. «Domani sarà abbastanza presto.»

Jones tornò al timone e ordinò al pilota di accostare in direzione di Norfolk. Volgendo la poppa a una scena di distruzione mai vista prima in ac-

que americane, la *Virginia* cominciò la traversata delle Hampton Roads per rientrare in bacino. Si lasciava dietro circa 250 marinai nordisti morti e oltre 100 feriti, a quell'epoca la più grave perdita, nel corso di un solo scontro, nella storia della marina statunitense.

Poco dopo il tramonto, le fiamme a bordo della *Congress* raggiunsero la santabarbara e la fregata esplose in una fantasmagoria di fuochi d'artificio prima di raggiungere il *Cumberland* sul fondo del fiume James. Buchanan e Jones sapevano di avere riportato una grossa vittoria, e non vedevano l'ora di conseguirne un'altra ancora maggiore la mattina seguente. Erano riusciti a realizzare l'impensabile lamentando due soli morti e otto feriti.

Ma non sapevano ancora che sarebbero stati privati del successo definitivo.

Prima che il fumo nero della ciminiera crivellata della *Virginia* si dissolvesse sotto i raggi del sole al tramonto, e che l'esplosione finale della *Congress* agonizzante echeggiasse sulle buie acque delle Hampton Roads, dalle nebbie che risalivano dalla baia di Chesapeake emerse uno strano, sinistro vascello.

In quella che è la più incredibile coincidenza della storia, era arrivata la corazzata nordista *Monitor.* La mattina seguente l'equipaggio della *Virginia*, che i nordisti chiamavano ancora *Merrimack*, era pronto per una nuova giornata di gloria. Ma rimase sorpreso quando da dietro lo scafo della *Minnesota* apparve quella che qualcuno definì «una scatola di formaggio su una zattera». La piccola corazzata nordista puntò direttamente contro il gigante confederato e aprì il fuoco con i suoi due grossi cannoni Dahlgren da 280 mm. La *Virginia* rispose e cominciò così la prima battaglia navale del mondo fra corazzate. Poche ore dopo si concluse senza nulla di fatto. Nessuna delle navi aveva subito danni gravi e da entrambe le parti si gridò vittoria. Erano entrate nella storia e la guerra sul mare non sarebbe più stata la stessa.

Non erano trascorse due settimane dalle epiche battaglie di Hampton Roads che un palombaro di nome Loring Bates si immerse accanto al *Cumberland* per vedere se era possibile recuperarlo e ricostruirlo. Trovò il relitto a 20 metri di profondità, inclinato di 45 gradi e in condizioni disastrose. Decise che era troppo gravemente danneggiato per giustificare la spesa del recupero.

Sporadici tentativi di riportare in superficie provviste ed equipaggiamento di valore e discussioni su chi aveva i diritti legittimi di recu-

pero continuarono fin quasi al 1880. Nonostante il suo eroico combattimento e il valore del suo equipaggio, il *Cumberland* e la sua tomba si persero nel tempo, ignorati e dimenticati. Soltanto nel 1980 arrivò qualcuno a trovarne le ossa.

II
Il diavolo della Confederazione
28 novembre 1864

Era una sera chiara, con la luna piena, e la nave gettava un'ombra spettrale sulle acque. Erano trascorsi un anno e sette mesi da quando il *Cumberland* era affondato combattendo a poche centinaia di metri più a valle, appena fuori della città di Newport News, in Virginia. Gli otto marinai di presidio a bordo non si aspettavano guai e quasi tutti dormivano. Erano svegli soltanto due assistenti meccanici, che cercavano di riparare una pompa ausiliaria. Una nave trasporto truppe dell'esercito aveva urtato accidentalmente di striscio la loro unità all'ormeggio e l'urto aveva schiodato alcune tavole del fasciame e provocato qualche infiltrazione d'acqua.

Poco dopo mezzanotte un uomo si avvicinò a remi dalla spiaggia. Osservò lo scafo nero che si ergeva davanti a lui. Arrivato in città senza farsi notare, aveva lasciato il cavallo legato a un albero lungo la riva e aveva «preso a prestito» una barca a remi. Né i soldati di stanza nei pressi né gli abitanti civili potevano essere testimoni di quello che stava per fare. Si arrampicò a bordo su per la scaletta reggendo in mano una borsa di cuoio, poi si spostò come un fantasma sulla coperta deserta. I cannoni, sotto l'irreale chiaro di luna, non sembravano sinistri e minacciosi, ma piuttosto grosse bestie dormienti.

Entrò nella cabina del comandante e ammirò le belle porte e le paratie in mogano. Poi attraversò il quadrato ufficiali e il dispensario prima di scendere in sala macchine. Notò i meccanici ancora affaccendati attorno alla pompa difettosa e li evitò passando dietro una delle grosse caldaie. Lo sconosciuto era ingegnere e apprezzò i macchinari di bordo. Passò una mano sui manometri di ottone e fissò le caldaie fredde.

«Sei una nave bellissima», disse, e quelle parole pronunciate a bassa voce stonarono nel silenzio. «Perdonami per quello che sto per fare.»

Aprì a malincuore la borsa e ne estrasse una grossa chiave inglese: servendosene come di una leva, fece girare i tappi delle valvole di allagamento della sentina. Quando ebbe tolto l'ultimo, attese fino a sentire l'acqua

gorgogliare e salire là sotto. Sentì anche la nave scricchiolare e gemere con il fasciame che si assestava con l'aumento del peso all'interno. Sembrava che supplicasse l'ingegnere di salvarla.

L'uomo cercò di dimenticare quei suoni irreali e salì per la scaletta fino al boccaporto di prora, subito dietro il grosso cannone brandeggiabile da 178 mm. Mentre si dirigeva frettolosamente lungo la coperta verso la scaletta di sbarco, deplorò dal profondo del cuore quella sua missione clandestina di mandare a fondo la bellissima piccola nave; ma gli ordini erano ordini.

Saltò dalla scaletta nella sua barca, tolse l'ormeggio e raggiunse rapidamente a remi la riva. Spinse la barca nel fiume e rimase ad osservarla mentre si allontanava lungo la corrente. Poi raggiunse il cavallo, lo slegò dall'albero e cavalcò via senza voltarsi.

Allarmati per l'improvvisa comparsa dell'acqua in sala macchine, i meccanici che stavano riparando la pompa ausiliaria svegliarono il direttore di macchina William Lannan, che osservò l'acqua salire e si stupì per la sua forza. Tutti gli sforzi per evitare quello che sembrava l'imminente affondamento della nave si dimostrarono vani: entrava più acqua di quanta ne riuscissero a pompare fuori.

Fu chiamato un rimorchiatore per trainare la nave in acque più basse, ma arrivò troppo tardi. Alle sette del mattino sprofondò, con gli alberi e i pennoni che tentavano invano di aggrapparsi al cielo. Il suo canto di morte si alzò quando l'aria nello scafo, compressa dall'irrompere dell'acqua, cominciò a sibilare dai boccaporti e dai portelli dei cannoni. Lo scafo scomparve in una nuvola di bolle di protesta. Poi la sua chiglia sprofondò nel fango molle del fondale e l'acqua torbida divenne il suo sudario.

Il primo grande scorridore dei mari della storia non esisteva più: si adagiò nella fanghiglia in attesa che il tempo finisse.

Due anni e mezzo prima, il 22 marzo 1862, Thomas Dudley, console statunitense a Liverpool, in Inghilterra, osservava dalla diga foranea l'uscita in mare dell'*Oreto*. Pulì con un fazzoletto la lente del suo cannocchiale e osservò la nave sotto la pioggerellina di una tempesta di marzo in arrivo da nord. Era sempre di vedetta, alla ricerca di navi costruite nei cantieri britannici e poi vendute clandestinamente agli Stati della Confederazione nonostante il diritto marittimo vietasse l'allestimento di navi da guerra per nazioni belligeranti straniere.

L'*Oreto* era bellissima, costruita, dicevano, per la marina da guerra ita-

liana. Con gli alberi fortemente inclinati indietro e la doppia ciminiera, sembrava in movimento anche quando era ferma. Progettata come incrociatore veloce, comprendeva svariate innovazioni. Una era l'elica, che poteva essere sollevata fuor d'acqua su un supporto per ridurre la resistenza dell'acqua quando navigava a vela per risparmiare carbone. Sembrava ingannevolmente piccola per un corsaro confederato, pensò Dudley. La sua lunghezza fuori tutto era di appena 64,50 metri, ed era larga 8,20 metri.

Mentre ne ammirava le linee, decise che l'*Oreto* era troppo bella per essere pericolosa. E non riuscì a immaginarsela come uno degli scorridori più fortunati degli Stati sudisti.

Dudley osservò una delle pilotine del porto allontanarsi dallo scafo della nave che si dirigeva al largo. «Sembra sia soltanto una crociera di prova», disse al suo aiutante, che se ne stava tutto triste accanto a lui nella nebbia che si andava addensando. «Il suo comandante, James Duguid, è inglese e non ha legami, che io sappia, con la Confederazione.»

L'aiutante, un tipo magro che avrà avuto appena una ventina d'anni, indicò parecchie signore che si agitavano in coperta. «Quelle signore non fanno certamente parte della marina confederata.»

«Sembrerebbe abbastanza innocua», osservò Dudley, «ma la terremo bene d'occhio ugualmente, quando tornerà in porto.»

«Sarò lieto di assumermi io quell'incarico», fece l'aiutante, dando un'occhiata a un pub vicino dove avrebbe potuto evitare l'umidità e riscaldarsi con un goccio di whisky.

Dudley fissò ancora la nave che si allontanava, poi fece un cenno al suo aiutante. «Torniamo al consolato. Voglio fare un rapporto alla nostra ambasciata di Londra.»

Deluso, l'aiutante si strinse nelle spalle. «Come vuole, signore.»

Sembrava uno snello purosangue dei mari, con appena un filo di fumo che sfuggiva dalle sue due ciminiere. L'*Oreto* superò i gavitelli dell'ingresso del porto e aumentò la velocità, puntando su una rotta a ovest di Liverpool. Una volta scomparsa la terra nella fitta nebbia, il comandante Duguid fece fermare la nave.

«La pilotina sta arrivando sottobordo», disse al primo ufficiale. «Aiuti le signore a trasbordare.»

Poi si spostò fino al barcarizzo abbassato e consegnò a ciascuna delle donne una moneta d'oro da cinque ghinee. «Grazie per la vostra compagnia, signore», disse cortesemente. «Mi spiace vedere che ci lasciate.»

Una bella ragazza formosa con un vistoso neo su una guancia gli fece un

grande sorriso: «Questo è il guadagno più facile che abbiamo fatto da un anno a questa parte», cinguettò. «Venga a trovarmi, la prossima volta che sarà a Liverpool.»

Duguid le baciò galantemente la mano: «Ci può contare, signora».

Poi si fece da parte e osservò le donne passare sulla pilotina. Si tolse il cappello quando questa si staccò dall'*Oreto* e le donne agitarono le mani in segno di saluto. Poi fece un cenno al timoniere: «Vai per rotta sud sud-ovest finché non ti indico quella giusta». Quindi si rivolse al primo ufficiale: «Sollevare l'elica e issare le vele. Abbiamo un lungo viaggio davanti a noi».

Un mese dopo Duguid e l'*Oreto* giunsero a Nassau, nelle Bahamas. Appena gettata l'ancora, la nave si trovò al centro di una controversia. Il console degli Stati Uniti aveva immediatamente inoltrato una protesta presso le autorità britanniche, sostenendo che l'*Oreto* veniva armata in acque britanniche e ne reclamò il sequestro. Gli inglesi, favorevoli ai confederati, si strinsero nelle spalle, rispondendo che la nave non aveva cannoni a bordo e che non c'era alcuna prova che dimostrasse l'intenzione di installarli.

Una fresca brezza di terra agitava le tendine alla finestra dell'ufficio del governatore delle Bahamas, C.J. Bayley. La stanza, semplicemente imbiancata, era ammobiliata con un'ampia scrivania in legno di teck con rifiniture in rame, davanti alla quale si trovavano due sedie di legno dallo schienale rigido, una delle quali era occupata da un uomo magro dal volto impassibile che pareva tagliato con l'accetta.

Samuel Whiting, console degli Stati Uniti a Nassau, stava perorando la sua causa: «L'*Oreto* è una cannoniera pura e semplice».

Bayley bevve un sorso di tè Pekoe da una tazza di porcellana. «Qualunque nave con un cannone a bordo può essere definita una cannoniera. Ma noi non abbiamo prove che sia armata.»

«Lei sa che appartiene segretamente alla Confederazione», rispose irritato Whiting.

«Non so niente del genere, signore», ribatté Bayley, imporporandosi in volto. «Per di più il mio ufficio non ha ricevuto da Londra nemmeno una parola in proposito.» Il governatore si levò in piedi da dietro la scrivania. «Ora, se vorrà scusarmi, devo andare ad assistere a una partita di cricket.»

Frustrato dall'evidente atteggiamento favorevole di Bayley nei confronti della Confederazione, Whiting uscì furibondo dalla stanza.

Non tutti gli inglesi erano dalla parte di Jefferson Davis e di Richmond.

Sospettando un imbroglio, un capitano di fregata filo-nordista della marina da guerra britannica sequestrò l'*Oreto*, ma il governatore fece rilevare che era registrata come nave britannica e che batteva la Croce di San Giorgio e ordinò che venisse immediatamente rilasciata. Accuse e controaccuse si susseguirono. La nave fu sequestrata un'altra volta e altrettanto rapidamente rilasciata. Fu indetto un processo, che diede agli agenti degli Stati Uniti un'altra possibilità di condannare l'*Oreto.*

Proclamandosi innocente, il comandante Duguid testimoniò di non essere al corrente di irregolarità a bordo. Ammise che come nave da guerra avrebbe potuto essere perfetta, ma che senza cannoni per lui era semplicemente un mercantile. Il giudice si disse soddisfatto e l'*Oreto* fu rilasciata un'altra volta.

In segreto, Duguid cedette la nave a John Maffitt, un audace e fortunato violatore di blocco confederato. Compiuta la sua missione, Duguid si imbarcò sul primo piroscafo diretto in Inghilterra.

John Newland Maffitt era figlio di un marinaio ed era nato in mare. Entrato nella marina da guerra degli Stati Uniti come aspirante a tredici anni, era affascinato soprattutto dalle correnti e dall'idrografia subacquea. Raggiunto il grado di tenente di vascello, trascorse quindici anni a studiare la costa orientale e quella del Golfo: conosceva come il palmo della sua mano destra ogni insenatura e baia da Portsmouth, nel Maine, giù giù fino a Galveston, nel Texas.

Maffitt era di statura e corporatura media, ma aveva un portamento eretto e dava l'impressione di essere molto più alto e grosso. Il suo mento pronunciato era coperto da una fitta barba scura. Aveva un'aria spavalda e gli occhi scintillanti sembravano sempre scrutare l'orizzonte anche quando ti fissava direttamente. Intelligente, astuto come una volpe, John Newland Maffitt era secondo soltanto a Raphael Semmes dell'*Alabama* come corsaro ed era il più fortunato di tutti i violatori di blocco. Per di più, era forse l'unico comandante confederato che non aveva mai perduto una nave. Temuto e al tempo stesso rispettato dai suoi ex amici della marina da guerra nordista, era un gentiluomo fino al midollo.

Non essendo disposto ad aspettare un nuovo sequestro della sua nuova nave, Maffitt uscì dal porto, eluse abilmente una nave da guerra nordista e fece vela verso un'isoletta disabitata al largo del banco di Grand Bahama, dove aveva appuntamento con la *Prince Albert*, una goletta costiera carica di cannoni e di munizioni. Appena le due navi gettarono l'ancora, l'arma-

mento fu trasferito a bordo dell'*Oreto.*

La fretta aveva un prezzo. Maffitt dovette salpare con un equipaggio penosamente ridotto. Aveva talmente pochi marinai che fu costretto, assieme ai suoi ufficiali, a sgobbare con i marinai per trasportare a bordo i cannoni. Ma il 16 agosto 1862, con sei pezzi da 152 e due cannoni rigati Blakely da 178 e un obice da 12 libbre, l'*Oreto* venne ufficialmente ribattezzato *Florida* ed entrò in servizio nella marina da guerra sudista.

Il primo viaggio del *Florida* fu un incubo. Con la goletta non era arrivato l'equipaggiamento essenziale per potere far sparare i cannoni e il nuovissimo scorridore sudista aveva un'aria feroce e belle fauci, ma era senza denti. La situazione di Maffitt peggiorò rapidamente: durante le operazioni di carico il suo equipaggio, già all'estremo, fu colpito dalla febbre gialla. Quando riuscì finalmente ad allontanarsi a tutto vapore dalle Bahamas, il *Florida* si portò dietro un'infezione mortale.

Maffitt riparò all'Avana per sbarcare i malati e imbarcare un nuovo equipaggio, ma le autorità locali gli ordinarono di ripartire prima di infettare l'intera città. Mentre Cuba scompariva in lontananza, Maffitt avvertì i dolori alle articolazioni che preannunciano la febbre.

Rimase disteso nella sua cuccetta per quasi tutto il viaggio, troppo malato per poter salire in coperta. Con un equipaggio decimato (soltanto ventuno si reggevano ancora in piedi), calcolò che la sua unica speranza era quella di forzare il blocco unionista e riparare in un grosso porto sudista prima che una nave yankee lo scoprisse e approfittasse delle sue condizioni di impotenza. Un'impresa quasi impossibile in qualunque circostanza, ma resa ancor più pericolosa dall'impossibilità di rispondere al fuoco. Presa la decisione, ordinò al suo secondo, tenente di vascello Jubal Haverly, di fare rotta verso Mobile, nell'Alabama.

Nel tardo pomeriggio del 4 settembre 1862, dopo una navigazione di tre giorni attraverso il Golfo venendo dall'Avana, Maffitt avvistò le rovine del faro davanti all'imboccatura della baia di Mobile, presso Fort Morgan. E notò anche tre navi da guerra nordiste che stavano bloccando il porto. Ancora sofferente per quell'attacco di febbre gialla e con l'aspetto di uno spettro, Maffitt era troppo debole per passeggiare sul ponte. Sistemato su una sedia accanto alla murata del castello di poppa, vagava con lo sguardo tra le navi nemiche armate e le quindici miglia di mare che separavano il *Florida* dai cannoni della Confederazione che difendevano Fort Morgan e la salvezza del porto.

Maffitt si rivolse al tenente di vascello John Stribling, che aveva prestato servizio con Raphael Semmes a bordo del corsaro *Sumter* e che si era offerto volontario per poter tornare a casa, nella Carolina del Sud, e riabbracciare sua moglie.

«Mi dica, tenente, come definirebbe le nostre probabilità?»

Stribling osservò cupamente le tre navi da guerra: «Siamo una nave piena di malati e di invalidi, non possiamo sparare un colpo. Direi che le nostre probabilità di finire affondati a cannonate fra pochi minuti sono notevolissime».

«Lei non ritiene saggio tentare di infilarci nella baia di Mobile?»

«No, signore, suggerirei di virare di bordo e di fare un tentativo col favore delle tenebre.»

Maffitt scosse il capo. «Navigare a tentoni nel pieno della notte alla ricerca del canale ci farebbe finire sicuramente in secca su qualche banco di sabbia.»

«Meglio quello, forse, che gettarci sulla spiaggia e incendiare la nave», rispose cupamente Stribling.

Maffitt osservò pensieroso l'ingresso lontano del porto. Poi fece un cenno coraggioso del capo. «Sono un giocatore che ama i grossi rischi. Credo che possiamo cavarcela con un bluff.»

«Signore?»

«Siamo la copia sputata di una cannoniera britannica. Issiamo la bandiera inglese e andiamo direttamente incontro a quelli là.»

Nel poco tempo che rimaneva, Maffitt riunì i pochi ufficiali ancora in grado di muoversi. «Andremo dentro», annunciò. «Issate la bandiera inglese. Ogni minuto che riusciremo a ingannare i comandanti nordisti ci eviterà una bordata dei loro cannoni. Appena capiranno e apriranno il fuoco, datemi la massima velocità. Tutto l'equipaggio, compresi i malati, vada sotto coperta. Soltanto gli ufficiali restino di sopra con me.»

Non ci fu alcuna protesta. Non c'era uomo a bordo che non fosse disposto ad attraversare l'inferno a fianco di John Newland Maffitt.

«Signor Stribling, mi vuol fare l'onore di legarmi alla battagliola?»

«Ma, comandante, se la nave va a fondo...»

«Be', affonderemo insieme», rispose Maffitt con un sorriso sinistro. Poi si rivolse a James Billups e a Samuel Sharkey, i due giovani e duri timonieri del *Florida.* «Signori, voglio che dirigiate verso la più grossa delle unità della squadra nordista. Puntate la prua direttamente al centro della sua fiancata.»

«*Aye aye*, signore», rispose Billups, «basta che ce lo dica e la taglieremo in due.»

Il comandante del *Winona*, la prima unità nordista avvicinata dal *Florida*, si accostò alla battagliola e diede voce al corsaro confederato: «Che nave siete?»

«Piroscafo *Vixen* di Sua Maestà Britannica», rispose Maffitt.

Ingannato, il comandante del *Winona* segnalò alle altre unità nordiste che lo sconosciuto era amico.

«Una è andata, ne restano due», commentò Maffitt, mentre il *Florida* sorpassava il *Winona*. Anche il comandante della seconda nave nordista, la *Rachel Seaman*, bevve la storiella e accostò a sinistra non vedendo niente di sospetto sulla nave «inglese», i cui pezzi erano immobili e senza serventi. L'ultimo ostacolo era l'*Oneida*, un grosso sloop-of-war armato di dieci cannoni, due dei quali erano colossali pezzi da 280. Il suo comandante, capitano di fregata George Preble, non volle correre rischi e ordinò al suo timoniere di accostare tagliando la rotta alla nave in avvicinamento.

Giù in sala macchine, ignari del dramma che si svolgeva in coperta, i pochi fuochisti divorati dalla febbre, con i corpi sudati e incrostati di polvere di carbone, stavano caricando i bruciatori alla disperata. Le macchine nuove risposero con una accelerazione che fece sollevare enormi spruzzi di spuma sotto la prua che fendeva i flutti.

Billups e Sharkey, con le mani strette alle caviglie della ruota, puntarono il bompresso del *Florida* direttamente contro il centro della fiancata dell'*Oneida*. Stupefatto nel vedere l'«inglese» deciso a speronare la sua nave, il capitano di fregata Preble ordinò l'indietro tutta. Non gli era ancora balenato nella mente che lo sconosciuto potesse non essere inglese. Era una bella, piccola nave, pensò, dall'aria troppo innocente per appartenere alla Confederazione. Notando il suo comandante alla battagliola, Preble gli diede una voce, come aveva fatto il comandante del *Winona*.

«Mettetevi alla cappa! Che nave siete?»

Maffitt osservò come ipnotizzato i due grossi pezzi da 280, con i serventi pronti al fuoco. Era stato superato il punto di non ritorno. Non si poteva più fuggire al largo. Le due navi filavano parallele, ormai, separate da meno di cento metri. Preble ordinò di sparare un colpo di cannone davanti alla veloce nave sconosciuta, poi un secondo colpo sollevò una colonna d'acqua proprio davanti alla sua prua. Maffitt aveva giocato la sua ultima carta. In quel momento il *Florida* si trovò improvvisamente in guerra e la sua sorte era nelle mani del destino.

Al comando di Preble, l'*Oneida* scaricò una bordata, che devastò la nave confederata in fuga. Per fortuna di Maffitt e del suo equipaggio, i cannonieri dell'*Oneida* avevano mirato alto. Se avessero sparato a zero, la carriera del *Florida* si sarebbe conclusa in fondo al golfo del Messico. Le granate mandarono in pezzi le lance e parte delle murate, il sartiame fu crivellato, alcuni pennoni caddero in coperta, mancando di poco Maffitt. In un attimo quella bellissima nave era divenuta un brutto anatroccolo.

Poi i cannonieri nordisti abbassarono la mira e le granate da 280 colpirono parti più vulnerabili del *Florida*: una, enorme, sfondò la fiancata di dritta a pochi centimetri dalla superficie del mare, ammaccò la caldaia di sinistra, decapitando un marinaio e ferendone gravemente altri nove, prima di uscire dalla fiancata di sinistra, lasciando un varco dove sarebbe potuto passare un cavallo, prima di esplodere. Se fosse esplosa un attimo prima, avrebbe devastato la nave, facendola colare a picco.

Calmo come se assistesse a una parata, Maffitt gridò: «Signor Stribling, è tempo che facciamo vedere chi siamo. Faccia ammainare la bandiera inglese e issare la nostra insegna».

Il timoniere Sharkey attraversò con un balzo la coperta, afferrò la drizza e una scheggia gli asportò un dito. Ignorando la ferita sanguinante, issò la bandiera a riva. Quando l'insegna della Confederazione si spiegò sopra il *Florida*, gli ufficiali delle navi nordiste si resero conto di quanto fossero stati ingannati. Erano decisi più che mai, per salvare la loro reputazione, a distruggere lo scorridore con la massima rapidità concessa dalle manovre di caricamento e sparo dei loro pezzi.

Il *Winona* e la *Rachel Seaman* aprirono il fuoco con tutti i cannoni che potevano mettere in punteria. Una granata penetrò nella cambusa del *Florida*, mentre un'altra esplose presso la passerella di sinistra. Ben presto i rottami ingombrarono i ponti e finirono in mare dalle murate. E per aggiungere al danno le beffe, i fanti di marina dell'*Oneida* cominciarono a prendere a fucilate chiunque si facesse vedere in coperta. Gli uomini che Maffitt aveva fatto salire sugli alberi per spiegare le vele furono tempestati di palle di moschetto e schegge. Cinque furono colpiti, ma riuscirono a scendere dopo avere spiegato le vele. Furono accompagnati sotto coperta e adagiati accanto ai malati di febbre gialla.

Facendo ricorso a ogni trucco pensabile, Maffitt manovrò per schivare il tiro dei cannonieri nordisti e guadagnò preziosi minuti quando il *Florida*, più veloce, cominciò a distanziare i suoi inseguitori. Ventuno granate da 280 colpirono la nave, che non si poteva difendere. L'arrivo di una bordata

dell'*Oneida* parve sollevare il *Florida* fuor d'acqua in un crescendo di esplosioni. Ironia della battaglia. Ironia perché nessuno dei marinai nordisti poteva credere che quel bersaglio impotente che stavano martellando con tanta ferocia potesse ancora filare attraverso le onde in attesa di una inevitabile sconfitta, scuotendosi di dosso quei terribili danni senza fare minimamente mostra di arrendersi.

Sotto un turbine di esplosioni che gli riverberavano attorno e sotto coperta, Maffitt sembrava ignorare la tempesta di fuoco e continuava a dare ordini ai suoi timonieri con una voce del tutto priva di paura. Gli ufficiali dell'*Oneida* riferirono dopo l'impari scontro di aver notato un uomo seduto accanto alla balaustra del casseretto dare freddamente ordini come se stesse assistendo a una corsa. Non poterono fare a meno di ammirare il coraggio di quell'uomo seduto da solo in coperta che dirigeva a cenni i suoi timonieri.

Per un'ora intera il *Florida* fu martellato e maciullato da tre avversari che potevano dedicarsi alla mira senza preoccuparsi del tiro di risposta. Mentre fuggiva a quattordici nodi, la sua maggiore velocità cominciò a farsi sentire. I cannonieri nordisti dovettero alzare il tiro dopo ogni colpo, mentre il bersaglio si allontanava.

Fort Morgan si stava avvicinando. Sugli spalti i cannonieri confederati applaudivano la loro nave, con i pezzi caricati e pronti al fuoco non appena le navi unioniste fossero giunte a tiro. Notarono con crescente ottimismo che le granate non riuscivano più a raggiungere il *Florida* e cominciavano a ricadere sempre più lontane nella sua scia.

Per incredibile che possa sembrare, il miracolo era avvenuto. Maffitt aveva giocato d'azzardo contro il destino e aveva vinto. Osservò le navi nordiste, frustrate e sconfitte dalla sua astuzia, virare di bordo e riprendere il largo non appena una granata di un cannone rigato di Fort Morgan esplose in acqua fra gli inseguitori e la loro preda. Il *Florida* era arrivato finalmente salvo in porto.

Maffitt si slegò dalla murata e si alzò barcollando mentre i suoi ufficiali, rimasti ai loro posti durante tutta l'azione, gli si radunarono intorno. «Signori», disse con un ampio sorriso, «se la nostra riserva di rum non è stata distrutta, propongo che sarebbe il caso di approfittarne.» Poi, raggiunto barcollando il timone, strinse la mano a James Billups, che aveva coraggiosamente guidato la nave nel turbine delle fucilate e delle granate. «Le mie congratulazioni, Billups, lei è un valoroso.»

«Lei non sa quanto sia felice di essere stato utile, comandante.»

«Attento alle boe del canale e ci porti oltre Fort Morgan. Getteremo l'ancora li.»

Maffitt fece portare la velocità delle macchine sull'avanti adagio e il *Florida* entrò orgogliosamente nella baia di Mobile, con la bandiera spiegata che garriva sotto una fresca brezza. I serventi dei cannoni di Fort Morgan lo salutarono alla voce mentre passava lentamente davanti a loro. Poi i pezzi cominciarono a tuonare ventuno salve d'onore per la piccola nave ferita. Maffitt e i suoi uomini avevano realizzato l'impossibile. Onori e tributi arrivarono da tutto il Sud. L'Inghilterra ebbe la sua parte di riconoscimenti per la nave che aveva costruito. E dappertutto ci furono parole di ammirazione per il perdente che aveva vinto contro ogni probabilità. Persino gli stessi nemici non poterono fare a meno di restarne ammirati. L'ammiraglio nordista David Porter, uomo duro e ostinato, rimase impressionato dall'audacia senza pari di Maffitt e dichiarò: «Non c'è mai stata occasione in cui un uomo, nelle stesse circostanze, abbia mostrato più energia e più valore». Ci vollero tre mesi e mezzo per riparare gli oltre millequattrocento danni di vario genere subiti dal *Florida.* E fu soltanto il 16 gennaio 1863, durante un temporale, che Maffitt poté sgusciare fuori dalla baia di Mobile, riuscendo a passare un'altra volta fra le navi di blocco nordiste. Poi il *Florida* cominciò la sua prima crociera da corsaro, che aggiunse un grande capitolo agli annali della marineria.

«Batte la bandiera a stelle e strisce», disse Maffitt, osservando le linee aggraziate di un clipper con tutte le vele spiegate. «Sparategli un colpo davanti alla prua.»

Una nuvola di fumo fu seguita da una forte detonazione e una granata partì dall'obice da 12 libbre andando a esplodere in acqua a cinquanta metri dalla prora del clipper.

«Il suo comandante ha capito il messaggio», disse il tenente di vascello Charles Morris, il secondo di Maffitt. «Lo sta mettendo in panna.»

«Sembra a pieno carico», osservò Maffitt.

Mentre il *Florida* si avvicinava, un marinaio isolato sulla coperta del mercantile alzò una bandiera bianca. «Niente caccia, stavolta», fece allegro Maffitt. Poi si rivolse a Morris: «Salga a bordo e requisisca il manifesto di carico».

«Benissimo, signore.» Morris riunì rapidamente alcuni uomini e fece calare una lancia nelle onde. Mentre si avvicinava a remi alla nave nordista, ne lesse il nome a lettere d'oro sul lato sinistro della prua. Il clipper si

chiamava *Jacob Bell.* Porta sfortuna, pensò, il nome di un uomo.

Il comandante Charles Frisbee, un tipo coriaceo del New England, si fece incontro a Morris che metteva piede in coperta. «Non le dirò 'benvenuto a bordo', maledetto lei.»

«Tenente di vascello Charles Morris, dell'incrociatore confederato *Florida*, comandato da John Maffitt», rispose in tono ufficiale Morris. «Requisiamo la sua nave come preda bellica.»

«Ho sentito parlare di quel diavolo della vostra nave», scattò il comandante nordista, «e ho sentito parlare anche di Maffitt.»

«Posso avere il suo manifesto di carico, per favore?»

Il comandante porse a Morris un fascio di carte. «Sapevo che me lo avrebbe richiesto.»

Morris scorse il documento. «Vedo che avete a bordo un carico completo di tè.»

Il comandante dello *Jacob Bell* annuì. «Oltre un milione e mezzo di dollari di valore.»

Morris spalancò gli occhi per quella cifra incredibilmente alta. «Che peccato che non vedrà mai le tazzine.»

«Lei non mi potrebbe consentire di fissare una garanzia in un porto neutrale per riaverlo?»

«Mi spiace, comandante, il rischio di venire intercettati da una nave nordista è troppo grave.»

«Intende affondarmi la nave?» brontolò il comandante, offeso.

«Intendiamo darla alle fiamme.»

Dopo aver trasferito le provviste alimentari e tutti gli oggetti di valore a bordo del corsaro, lo *Jacob Bell* fu dato alle fiamme. John Maffitt si rattristò moltissimo alla vista del fuoco che distruggeva un clipper così bello. Da vecchio lupo di mare, odiava veder morire una nave, qualunque essa fosse. E il fatto che quel clipper sarebbe stato la preda più preziosa catturata da qualsiasi corsaro confederato nel corso di tutta la guerra non lo consolò affatto.

La prima crociera del *Florida* ebbe un successo superiore a ogni aspettativa. Maffitt aveva un'incredibile capacità di scoprire e catturare i mercantili nordisti. In soli sei mesi catturò venticinque navi da carico, per un valore complessivo di quasi cinque milioni di dollari di merci trasportate. Stabilì un primato che fu superato soltanto da Raphael Semmes e dal suo *Alabama.*

Su due navi catturate fu imbarcato un equipaggio di presa ed esse agirono come corsari ausiliari. Una era comandata dall'onnipresente Charles Read, che aveva combattuto contro Farragut nella battaglia di New Orleans e comandava la batteria dei pezzi di poppa dell'*Alabama.* Read catturò ventuno navi, prima di essere fatto prigioniero nel corso di un'audace incursione in un porto della Nuova Inghilterra.

Nell'agosto del 1863 le macchine del *Florida* avevano ormai urgente bisogno di una revisione e lo scafo doveva essere ripulito da uno strato di parecchi centimetri di vegetazione marina. Per quanto Maffitt preferisse che il lavoro venisse fatto in un arsenale inglese, il conflitto politico fra Stati Uniti e Gran Bretagna lo rese impossibile. Così riparò nel porto francese di Brest.

Le riparazioni avrebbero dovuto durare soltanto diciotto giorni, ma complicazioni con i francesi prolungarono questo periodo fino a cinque mesi. Nel frattempo Maffitt sopportò una serie di malanni causati in parte dai sintomi ricorrenti del suo attacco di febbre gialla e chiese al ministro della Marina confederata di essere sostituito. Il comando fu affidato al fedele Charles Morris.

Con un equipaggio nuovo e privo di esperienza, Morris salpò da Brest nel febbraio del 1864 e si lanciò nel secondo viaggio con il *Florida.* Le prede furono scarse perché la maggior parte delle navi di registro americano erano trattenute nei porti di base dagli altissimi premi assicurativi a causa delle incursioni del *Florida* e dell'*Alabama.* Dopo aver catturato tredici navi, il tenente di vascello Morris entrò nel porto brasiliano di Bahia per imbarcare provviste e carbone.

Sfortunatamente per lui e per la sua nave, in quel porto era ancorata una nave nordista, il *Wachusett,* comandato dal capitano di fregata Napoleon Collins.

«Doveva proprio toccare a noi incontrare quel diavolo in un porto neutrale», disse Collins al console degli Stati Uniti a Bahia, Thomas F. Wilson, che aveva raggiunto a remi la nave nordista.

«Non può farlo saltare quando esce dal porto?» chiese Wilson.

Il capitano di fregata Collins studiò il *Florida* con il binocolo. «Quello è più veloce di noi. Se salpasse in una notte senza luna, sarebbe impossibile raggiungerlo.»

«Una maledetta sfortuna, se vuole il mio parere», ringhiò Wilson. «Non

riusciamo ad affondarlo e Dio sa quanti innocenti mercantili saccheggerà e incendierà quella banda di pirati.»

Collins non rispose. Sembrava immerso nei suoi pensieri.

«Bisogna fare qualcosa prima che se ne vada.»

«Cosa suppone che farebbe il Brasile se l'attaccassimo qui, ora?» chiese Collins.

«Probabilmente minaccerebbero di affondarvi a cannonate», rispose Wilson, «ma dubito che ci proverebbero davvero. Per di più io verrei richiamato a Washington e censurato e lei finirebbe davanti alla corte marziale per aver provocato un incidente internazionale.»

Collins abbassò il binocolo e fece un sorriso astuto. «Peccato, sarebbe così facile catturarlo. La maggior parte dei suoi ufficiali e dell'equipaggio è scesa a terra. Ho sentito dire che il comandante Morris e i suoi ufficiali sono andati all'opera.»

«Ci viene offerta un'occasione d'oro, comandante, indipendentemente dalle conseguenze personali; il nostro dovere è chiaro.»

Collins si rivolse al vicecomandante: «Signor Rigsby».

«Dica, comandante.»

«Per cortesia, trovi il direttore di macchina e gli dica di mettere in pressione le macchine.»

Rigsby fissò il suo comandante, con una luce di rispetto negli occhi. «Intende attaccare il *Florida*, signore?»

«Intendo speronarlo e affondarlo sul posto.»

Un sorriso astuto illuminò il volto di Wilson. «Sarò più che contento di difendere la sua versione che si è trattato di uno sfortunato incidente.»

Collins indicò col capo il timone. «Soltanto perché sappiano chi devono impiccare, piloterò io, personalmente, con lei al mio fianco.»

«Lo considero un onore», ribatté il console Wilson senza esitare.

Poco prima dell'alba, la mattina seguente, il *Wachusett* salpò silenziosamente le ancore e puntò verso il *Florida* ormeggiato a meno di mezzo miglio di distanza, dietro una nave da guerra brasiliana collocata fra le due unità nemiche proprio per scoraggiare una situazione del genere. Con Collins in persona al timone, la nave nordista doppiò il vascello brasiliano e puntò con rotta di collisione contro l'ignaro *Florida.* Un marinaio di quarto in coperta avvistò l'unità nordista emergere dall'oscurità che precedeva l'alba e diede l'allarme. Ma quel grido giunse troppo tardi. Prima che l'equipaggio potesse balzare dalle amache e caricare i cannoni, il *Wachu-*

sett investì il *Florida* di quarto a dritta, fracassando le murate e le paratie e abbattendo l'albero di mezzana e il pennone di maestra.

Nell'oscurità, Collins aveva commesso un errore. Invece di investire direttamente lo scafo dell'avversario a centro nave e mandarlo a picco nel porto di Bahia, lo aveva urtato soltanto di striscio, causando danni minimi. Mentre i suoi fanti di marina spazzavano il ponte dell'incursore a colpi di moschetto, due dei suoi pezzi di bordata furono fatti sparare senza suo espresso ordine. Avvantaggiato da questo errore, Collins gridò all'equipaggio sudista di arrendersi se non volevano essere fatti a pezzi.

Il tenente di vascello Thomas Porter, che comandava la nave sudista in assenza del comandante, non poté fare altro che ammettere la sconfitta. I suoi cannoni erano scarichi, a bordo c'era meno della metà dell'equipaggio e i fanti di marina del *Wachusett* prendevano a colpi di moschetto chiunque si muoveva. Conferì con i pochi ufficiali che non erano scesi a terra e tutti si dissero d'accordo che una difesa sarebbe stata semplicemente uno spreco di vite umane. A malincuore Porter fece ammainare per l'ultima volta la bandiera dei confederati.

Collins ordinò di prendere a rimorchio con una gomena l'indifeso *Florida* e pochi minuti dopo lo trascinò fuori del porto. Messo in allarme dalla sparatoria, il vascello brasiliano si avvicinò per investigare. Quando il suo comandante scoprì l'accaduto, in grave violazione delle leggi sulla neutralità del suo Paese, ordinò all'equipaggio di aprire il fuoco contro la nave nordista. Collins ignorò quella insignificante protesta e si rifiutò di rispondere al fuoco. Mentre il sole faceva capolino all'orizzonte, guadagnò il mare aperto, trascinandosi dietro a rimorchio la sua preda.

Il console Wilson rimase a bordo finché il *Wachusett* non raggiunse gli Stati Uniti. Fortunatamente per lui, la decisione di rimanere a bordo fu giusta. Furente per la deliberata violazione della neutralità, una banda di brasiliani saccheggiò e diede alle fiamme il consolato statunitense a Bahia. Se fosse rimasto al suo posto, Wilson sarebbe stato senza dubbio impiccato al primo lampione.

Il *Wachusett* rimorchiò il *Florida* catturato illegalmente nelle Hampton Roads e lo ormeggiò davanti a Newport News. Non molto tempo dopo il corsaro confederato colò misteriosamente a picco mentre era all'ancora. Corse voce che una nave da trasporto dell'esercito lo avesse speronato nel cuore della notte. La verità non venne a galla fino a una sera d'estate del 1872, quando John Maffitt fu invitato a cena a Washington a casa dell'ammiraglio Porter.

Mentre assaporavano brandy e sigari sulla veranda del vecchio lupo di mare, Maffitt fissò Porter e gli chiese: «Ammiraglio, vorrebbe darmi la versione esatta dell'affondamento del *Florida*?»

Tranquillissimo, David Porter fece un sorriso astuto. «Certamente, ne è passata abbastanza di acqua sotto i ponti.»

«Allora non si trattò di un incidente?»

«Nessun incidente», rispose Porter scuotendo il capo. «Il presidente Lincoln era rimasto molto turbato da una tempesta di proteste delle nazioni europee per l'illegale cattura della nave in acque brasiliane da parte del comandante Collins. Lincoln voleva che rilasciassimo il *Florida* e che lo riportassimo a Bahia restituendolo alla Confederazione per evitare le riparazioni pretese dal governo brasiliano. Mentre era in corso la disputa, il segretario di Stato Seward mi convocò nel suo ufficio.»

Porter proseguì nel racconto dei fatti relativi alla fine del *Florida.*

«Seward passeggiava avanti e indietro, cercando nella sua mente machiavellica una soluzione che placasse le ire degli europei. 'Liberare quel flagello perché riprenda le incursioni contro le nostre navi sarebbe terribile. Bisogna evitarlo.'

«'Che cosa suggerisce, signor segretario?' chiesi io.

«'Vorrei che finisse in fondo al mare!'

«'Dice sul serio, signore?'

«Seward annuì, accigliato. 'Lo vorrei davvero, sull'anima mia.'

«'Allora sarà fatto', gli promisi. La mattina dopo inviai un ingegnere che doveva raggiungere di notte il piroscafo rubato. Aveva l'ordine di aprire i valvoloni d'allagamento prima di mezzanotte e di non abbandonare la sala macchine finché non avesse avuto l'acqua fino al mento. All'alba la nave ribelle doveva appartenere al passato, in fondo al fiume.» Porter fece una pausa per esalare una nuvola di fumo nell'umida sera della Virginia. «Mi parve una giustizia poetica farlo affondare nel posto in cui il *Merrimack* aveva speronato e affondato il *Cumberland.*»

Maffitt ascoltò in silenzio, fissando il brandy nel suo bicchiere come se rivedesse la sua orgogliosa nave che riposava nel buio eterno in fondo al fiume James, dove non avrebbe più dato la caccia ai mercantili nordisti. Non avrebbe più ossessionato la marina nordista, che riuscì a fermarlo soltanto con un subdolo sotterfugio. Sarebbe stato ricordato nella storia, accanto al suo confratello *Alabama*, come il gioiello della marina confederata.

Così ebbe termine l'ultimo capitolo del *Florida.* Tutto quel che ne era

rimasto era il suo epilogo.

III
Dov'erano finiti?
Aprile 1980

Ecco un'altra conferma della legge di Cussler: «Tutti sanno dove si trova un relitto che invece non è lì».

Purtroppo, sembra, l'uomo non vive solo di ragione. Fin troppo spesso viviamo di baluginanti intuizioni e di nebulosi ragionamenti che non si basano su fatti reali. Bisogna stare in guardia per evitare che prendano il sopravvento. Non ho mai saputo di un relitto che sia stato trovato per rivelazione divina oppure in base a supposizioni fatte a casa.

Dato che si sapeva che riposavano a meno di un miglio di distanza l'uno dall'altro, decisi di combinare in un'unica spedizione le ricerche del *Cumberland* e del *Florida.* Quello che a mio avviso sarebbe stato un progetto di ricerca relativamente semplice, dato che entrambe le navi si trovavano in una zona piuttosto ristretta, si trasformò in una faccenda molto complicata e difficile. Anche se la *Congress* era esplosa e bruciata fino alla linea di galleggiamento, fu immediatamente eliminata come possibile obiettivo perché era stata riportata a galla nel settembre 1865 e il suo scafo era stato rimorchiato all'arsenale della marina di Norfolk dove era stato venduto e smantellato.

Perché il *Florida* e il *Cumberland* siano rimasti introvabili per tanti anni, è un mistero. Si sapeva che entrambi erano colati a picco fra il canale del fiume James e la spiaggia di Newport News. I resoconti dell'epica battaglia e della tomba definitiva del *Cumberland* variavano di molto. Come accade con i testimoni di un incidente d'auto o di un assassinio, nessuno fornisce lo stesso resoconto. Per quanto numerosi investigatori abbiano studiato il problema e accumulato un'infinità di dati dal 1904 al 1980, nessun individuo e nessun gruppo hanno attivamente fatto ricerche sulla posizione dei relitti.

Cominciai a lavorare con i ricercatori Bob Fleming e dottor Chester Bradley, che era un'autorità per quanto riguardava l'affondamento del *Cumberland*, del *Florida* e della *Congress.* Furono radunati e studiati i resoconti dei recuperi, le dichiarazioni dei testimoni oculari, corrispondenze e articoli sui giornali.

Le ricerche appurarono che dopo la guerra George B. West, figlio di un

agricoltore proprietario del terreno affacciato sul fiume nelle vicinanze del punto in cui affondarono quelle navi, era solito andare a pescare attorno ai relitti mentre si effettuavano i recuperi. West descrisse i tentativi dei palombari di trovare nella cabina di lusso del *Cumberland* una cassaforte di ferro che si diceva contenesse 40.000 dollari in monete d'oro. Francamente non ho mai bevuto la storia del tesoro. E non ho mai sentito di un soldato, di un marinaio o di un aviatore, dalla guerra d'indipendenza fino a quella dell'Iraq, che sia stato pagato in oro. Impossibile credere che il nostro benevolo governo abbia mai pagato i suoi combattenti se non in valuta di carta o in monete d'argento. Incredibilmente, la cassaforte fu trovata e riportata a galla dieci anni dopo la guerra, nel 1875, da Clements Brown, ma i giornali riferiscono che all'interno furono rinvenuti soltanto venticinque o trenta dollari.

Ho sempre trovato interessante il fatto che, due settimane dopo l'affondamento di una nave, si tratti di un rimorchiatore o di un transatlantico di linea, corre sempre voce che a bordo, da qualche parte, si trovavano diecimila dollari in contanti. Vent'anni dopo le voci parlano di centomila dollari in argento. A cent'anni di distanza il tesoro è salito a un milione in oro. Dopo duecento anni le squadre di recupero e i cacciatori di tesori giurano che a bordo c'erano dieci tonnellate d'oro e sacchi di pietre preziose, per un valore complessivo non inferiore al mezzo miliardo di dollari. Questa è la magia affascinante dei tesori.

La realtà è che, nonostante gli occasionali grossi successi, come è accaduto con l'*Atocha* e il *Central America*, si gettano in mare più quattrini alla ricerca di ricchezze di quanti ne siano mai stati recuperati.

George West aveva localizzato il punto in cui aveva visto i palombari al lavoro sul *Florida*: «davanti al molo 1 e al molo 2», presso la spiaggia di Newport News. Poi disse che il *Cumberland* «era affondato davanti al molo 6, quasi in mezzo al canale».

A questo punto calcolai i possibili punti di ricerca sovrapponendo una vecchia carta del 1870 ricalcata su carta trasparente alla carta più moderna. Confrontando i punti di riferimento a terra con il racconto di West, potei notare che il molo 6 corrispondeva ora al molo C dell'autorità portuale della Virginia, mentre il molo del cantiere dei fratelli Horne era situato adesso sopra quelli che erano stati un tempo i moli 1 e 2.

John Sands, curatore del museo marittimo di Newport News, ci fu quanto mai utile, fornendoci copie di acquerelli e schizzi di pittori dell'epoca che mostravano gli alberi del *Cumberland* emergere dal fiume fra due mo-

li, a circa trecento metri dalla riva.

A questo punto sapevamo dove cercare.

Decisi che era tempo di mietere i frutti delle nostre fatiche. Aprii un barattolo di burro di arachidi marca Laura Scudder e, mentre mi facevo il mio sandwich preferito con burro di arachidi, maionese e cetriolini al finocchio selvatico, telefonai a Bill Shea e a Walt Schob, fissando una data per incontrarci tutti in Virginia per un'ispezione provvisoria di quattro giorni e raccogliere i primi dati in vista di una ricerca più approfondita da compiere in seguito.

La mossa successiva fu la richiesta alla Commissione risorse marine della Virginia dell'autorizzazione a effettuare ricerche su una proprietà storica sommersa. John Broadwater, capo della Sezione archeologia subacquea, ci aiutò in modo notevole, mettendoci addirittura a disposizione una squadra di archeologi statali che si sarebbe immersa con noi. In nostro aiuto intervennero anche elementi di una squadra inglese di ricerche subacquee avanzate, una banda di gente veramente allegra e gioviale.

Il giorno in cui ci riunimmo tutti per il progetto, i funzionari del Commonwealth della Virginia (il termine «Stato» non è abbastanza buono per loro) si dimostrarono meno che impressionati della nostra «metodologia», espressione che gli archeologi amano usare; ha un che di accademico e suona bene come «provenienza» e «dati empirici».

Ci sono barche da lavoro e barche da lavoro. Ma il nostro gruppo della NUMA operava da un lussuoso yacht di trenta metri costruito negli anni '20 che aveva ospitato ben due presidenti, Coolidge e Hoover. Si chiamava *Sakonit* e sfoggiava una coperta in legno di teck e rivestimenti degli interni in mogano. Il suo comandante, Danny Wilson, aveva speso molte ore e una bella somma di denaro per restaurarlo e riportarlo allo stato originale, e ora ci abitava con la famiglia.

Si poteva stare seduti sullo spazioso ponte scoperto di poppa sotto un tendone a colori e immaginarsi fantasmi di signori in smoking e signore in abiti spregiudicati e molto truccate bere liquori di contrabbando ai tempi del proibizionismo e ballare al suono di *The Varsity Drag* eseguito da una dixieland jazz band.

Pensando che la ricerca di relitti della guerra civile potesse costituire una piacevole divagazione, Wilson aveva noleggiato per cinque giorni il suo yacht alla NUMA per metà della tariffa normale. Mi offrì una cabina che sembrava un salone e mi invitò a dormire a bordo. Il problema era che non riuscivo a dormire. Il *Sakonit* non aveva aria condizionata e il clima della

Virginia in luglio non è né fresco né asciutto.

Rimasi sdraiato a osservare il riflesso dell'acqua attraverso un oblò, immerso in un oceano di sudore e invidiando Bill Shea, Walt Schob e mio figlio Dirk che, non essendo pazzi, abitavano comodamente in un vicino Holiday Inn, a una temperatura costante di 22 gradi, a pochi passi da un salone cocktail dove servivano birra ghiacciata.

Avevo la lingua fuori come un cane in una macelleria al pensiero di potermi unire a loro, ma i Wilson erano talmente gentili e ospitali che dovetti farmi forza e resistere.

John Broadwater, i suoi ricercatori subacquei e i sub inglesi non erano sicuri che usassimo il metodo migliore per una ricerca sottomarina. Per qualche insondabile ragione pensavano che la nostra efficienza subacquea fosse gravemente limitata e trovarono carente il nostro equipaggiamento. Dato che non intendevamo effettuare una ricerca vera e propria, ci eravamo portati dietro soltanto il nostro fedele gradiometro Schonstedt, il nostro esperto archeologo Dan Koski-Karell, due casse di birra Coors e quattro bottiglie di gin Bombay.

Ripensandoci, posso capire dove le nostre filosofie erano in contrasto. Broadwater e i suoi erano estremamente seri e si aspettavano un impegno totale, ma io ero arrivato semplicemente per indagare sulle condizioni ambientali, studiare i punti di riferimento a terra e fare un po' di vacanza. Un progetto di ricerca più approfondito sarebbe venuto in seguito.

Mettendoci al lavoro, cominciammo a predisporre le nostre corsie di ricerca a quindici metri di intervallo e perpendicolari (come mi piace questa parola) alla spiaggia. Le anomalie importanti sarebbero state contrassegnate da gavitelli, poi sarebbero scesi i sub, per effettuare una ricerca concentrica in un raggio di trenta metri dal centro dell'obiettivo.

Dato che tutti gli oggetti della ricerca erano a profondità superiori ai venti metri, il tempo di permanenza sul fondo era limitato a un massimo di quaranta minuti, mentre le immersioni successive non dovevano superare i venticinque. E, dato che le tabelle di immersione inglesi limitavano la permanenza sul fondo a trenta minuti senza discese successive, la squadra inglese poteva ispezionare i punti interessanti soltanto una volta al giorno.

Nuotare sotto il fiume James non è certo come fare immersioni subacquee nei Caraibi. Ci sono stati tentativi di ripulire le acque dopo le nostre immersioni, nel 1981 e nel 1982, ma a quei tempi dovevamo combattere con un vuoto oscuro e fangoso che conteneva tutti gli inquinanti conosciuti dall'uomo: scarichi fognari, chetoni, sostanze chimiche e una quantità di

altri fattori che avrebbero fatto piangere un ambientalista. Come se non bastasse, bisognava fare i conti con l'andirivieni nei punti di immersione della corrente del fiume e della marea che risaliva dalla baia di Chesapeake. Inoltre c'era un fitto traffico fluviale e gli scafi in transito e il frullare delle eliche di petroliere, mercantili, rimorchiatori e chiatte che andavano su e giù per il fiume costituivano una fonte costante di pericolo per i sub.

Walt Schob, che si era immerso in ogni parte del mondo e aveva lavorato al recupero della *Mary Rose*, l'ammiraglia del re Enrico VIII, rimasta dimenticata per quattro secoli finché non venne individuata e riportata a galla, commentò che le condizioni sul fondo del fiume James erano le peggiori che avesse mai incontrato.

L'unico vantaggio era la temperatura elevata dell'acqua. A parte quella, l'unica cosa cui aspiravamo dopo esserci immersi per oltre venti metri di buio fino al limo del fondo era la gioia di tornare in superficie, alla luce del sole. La visibilità era nulla. I sub che avevano gli occhiali dovettero ricorrere a un ottico perché facesse molare lenti adatte sul vetro della maschera. Anche con una vista di 10/10 è difficile mettere a fuoco un oggetto vago a meno di quindici centimetri di distanza.

Lasciando la parte del leone delle immersioni ai più giovani, trascorsi il mio tempo stando di vedetta nell'eventualità di un transito troppo ravvicinato di altre navi in superficie o di problemi sott'acqua. L'altro mio compito era quello di affrontare le domande di personaggi illustri e dei giornalisti. Mi divertivo sempre quando arrivava un visitatore a bordo del *Sakonit* per osservare le operazioni e scopriva una gamba artificiale abbandonata in coperta. La loro espressione era indicibile. La gamba artificiale era di Dick Swete, uno degli archeologi del Centro ricerche della Virginia, e sostituiva quella perduta in Vietnam. Prima che potessero fare domande, raccontavo che i sub l'avevano ripescata sul fondo del fiume. Non credo che Dick abbia mai saputo della storiella che avevo inventato e che raccontavo ai fessi a proposito del marinaio con una gamba sola che stava orinando contro la casamatta della *Virginia* quando questa aveva speronato il *Cumberland.*

Un cronista mi chiese: «Avete un medico a bordo?»

«Non nel vero senso della parola», risposi. «Tratto personalmente tutti i casi di emergenza.»

«Ma lei ha studiato medicina?»

«No, però sono abbonato al *Reader's Digest.*»

Continua a stupirmi il fatto che le signore e i signori della stampa non riescano a capire se è una battuta o no.

Dei due oggetti che sembravano i più promettenti, uno risultò essere una vecchia chiatta per carbone, costruita in ferro. L'altro tuttavia si rivelò un ammasso di tavole mangiate dai venni che gli archeologi definirono proveniente da un relitto del XIX secolo. Poteva trattarsi dei resti del *Florida*?

IV
Il ritorno della vendetta
Luglio 1982

Dopo avere attentamente studiato il problema, una sera, mentre bevevo due Martini, decisi di fare un altro tentativo per trovare il *Florida* e il *Cumberland.* In un modo o nell'altro, sembrava la sola cosa giusta da fare.

Dato che eravamo ragionevolmente certi del punto in cui riposava il *Florida* e che la griglia di ricerca del *Cumberland* non superava le dimensioni di un campo di calcio, ritenni che per conservare la mia immagine di brav'uomo, sale della terra e spina dorsale d'America, era ora di effettuare una ricerca come si deve, utilizzando una squadra di duri archeologi di professione.

La fortuna ci arrise. Non ho dovuto chiamare le Kelly Girls e nemmeno fare un'inserzione di ricerca di personale. Quattro degli archeologi del Commonwealth della Virginia, che si erano immersi con la NUMA nel 1981, James Knickerbocker, Sam Margolin, Dick Swete e Mike Warner si erano dimessi e avevano fondato una loro associazione, la UAJV (Underwater Archaeological Joint Venture). Non avrei potuto trovare elementi migliori nemmeno offrendo un premio. Avevano accumulato oltre ottocento ore di lavoro sul fondo del fiume James e, nonostante le spaventose condizioni, avevano ottenuto numerosi successi sia come spedizione sia nel quadro di ricerche e rilevamenti.

Il primo ostacolo fu quello di ottenere il permesso di effettuare scavi dalla Virginia e dal Genio militare.

Dato il mio atteggiamento disinvolto nei confronti dei trascurabili dettagli, trovai piuttosto esasperante la procedura, con conseguenti ostacoli che la burocrazia ci mise tra i piedi, le restrizioni, la considerazione di tutte le minuzie, dalla minaccia costituita da attività connesse alla caccia delle conchiglie e delle risorse ambientali alla richiesta di rapportini quotidiani, rapportini di immersione, registri di scavo e di manufatti ritrovati, relazioni mensili, «metodologia» (ancora quella parola) e centinaia di altre clausole

essenziali. Quel che potevo e non potevo fare mi fece pensare di dover assistere a un festival di film su tre burattini senza poter mangiare popcorn caldi e caramelle al latte.

Probabilmente a causa di qualche corto circuito genetico non sono diventato schiavo della mania dei manufatti storici, e per questo motivo alla fine il permesso mi fu rilasciato, grazie in buona parte alla pazienza del gruppo dell'UAJV che se la sbrigò senza battere ciglio in un mare di scartoffie.

Prima dell'inizio dei rilevamenti veri e propri, l'UAJV intervistò la gente del fiume, i sub, i pescatori di frutti di mare e di granchi, i comandanti di battelli da noleggio, tutti coloro, insomma, che potevano illuminarci sulle variazioni del fondo del fiume. E il successo ci arrise quando l'anziano pescatore di molluschi Wilbur Riley si offrì di aiutarci e mostrò agli archeologi la zona in cui, nel tentativo di recuperare le sue pinze, che si erano impigliate in un oggetto sommerso, aveva ripescato manufatti dell'epoca della guerra civile.

I sub si immersero e scoprirono una forte concentrazione di rottami sparpagliati di una grossa nave di legno, le cui gigantesche ordinate si ergevavano dal limo del fondale come solidi fantasmi del passato. Osservarono quasi immediatamente il fusto di una grossa ancora, tavole della coperta e attrezzi d'artiglieria del tipo usato dai cannonieri di bordo. Nel corso di parecchi giorni recuperammo numerosi interessanti manufatti da quella nave che aveva combattuto con tanta tenacia una battaglia che non poté vincere. Uno era una cornice irregolare che un marinaio aveva fabbricato attorno ai bordi rotti di uno specchio. Forse il ritrovamento più drammatico fu la campana di bronzo del *Cumberland*, alta 15 centimetri e larga 48. Osservandola, ci si immaginava di sentirla suonare da una mano invisibile per mandare l'equipaggio ai pezzi all'avvicinarsi del *Virginia.*

L'unico oggetto per il quale qualunque museo navale sacrificherebbe la gamba sinistra del proprio curatore pur di poterlo esporre è lo sperone del *Merrimack/Virginia* che giace ancora all'interno dello scafo del *Cumberland.* Si tratta del manufatto più prezioso di tutti, ma il suo recupero richiede un progetto molto costoso e molto impegnativo, ben al di là delle possibilità della NUMA.

Un enigma che ha afflitto la squadra di ricerca è stata la continua perdita dei gavitelli di segnalazione della località. Nel rapporto sull'andamento dei lavori si ripetono continuamente annotazioni come «collocati nuovi gavitelli», «spariti i gavitelli», «gavitelli rimessi a posto», «gavitelli mancanti».

Inoltre le sagole di ancoraggio sul fondo dei gavitelli sembravano strappate. Certo le navi in transito e i pescatori non andavano ogni notte a rastrellare la nostra zona. Non potevamo fare a meno di sospettare che qualcuno non ci volesse bene. Ma senza poter sospettare di alcuno e certamente senza qualcuno che ne avesse il motivo, trascurammo il fenomeno, dando la colpa ai fantasmi dei relitti che forse si divertono a fare dispetti ai viventi.

Avendo dimostrato senza ombra di dubbio che il relitto davanti al molo C era proprio quello del *Cumberland*, Warner, Margolin e compagnia si spostarono di cinquecento metri a monte, nel punto che avevamo esaminato due anni prima, davanti alla banchina del cantiere dei fratelli Horne. Fu rinvenuto e registrato un troncone di scafo lungo circa 37 metri. La lunghezza dei rottami visibili sopra il limo di sedimentazione era di 41 metri, e la larghezza di circa 7. Furono ritrovati numerosi manufatti, comprese scatole di pallottole Enfield, bottiglie di champagne nelle loro scatole originali, arnesi di bordo, inneschi per palle da cannone, una scarpa, bozzelli e caviglie e un'alta brocca di peltro con decorazioni.

I sub scesero apparentemente sull'infermeria e sul dispensario della nave e riportarono in superficie un assortimento di bottiglie e altri accessori da farmacia. Una bottiglia, con il tappo in vetro fermo al suo posto, conteneva ancora un liquido giallo rimasto indisturbato per centoventi anni. Un catino bianco da farmacia era decorato con un serpente rosso arrotolato attorno al tronco di una palma. E la scritta faceva pubblicità a una farmacia di Brest, il porto francese in cui Maffitt aveva ceduto il comando del *Florida.*

Una volta accertato che i relitti erano quelli delle due famose unità della guerra civile - almeno per me, se non per archeologi diplomati e muniti di tessera che pretendono di trovare una placca incisa con il nome, il numero di serie, il tipo di sangue e il DNA -, sospendemmo le attività subacquee e ci dedicammo alla conservazione dei manufatti.

Affittammo provvisoriamente un garage e sistemammo i manufatti ripescati in recipienti riempiti con la buona, vecchia acqua del fiume James per conservarli ed evitare che si sbriciolassero finendo in polvere. Non essendo gente che sperpera il proprio denaro in hot dog e birra, gli archeologi dell'UAJV acquistarono, come recipienti, una dozzina di piscine di vinile per bambini.

In un primo momento il Dipartimento località storiche della Virginia si era offerto di provvedere alla conservazione dei manufatti recuperati. Ma, una volta che li portammo a galla, i responsabili si rimangiarono la promessa, con il pretesto di aver esaurito i fondi di quell'anno. La loro solu-

zione? Ributtare nel fiume quei preziosi ritrovati.

Levai gli occhi verso Dio e gli chiesi: «Signore, perché ogni volta vengo tosato e messo nei guai?» Ed Egli, guardandomi di lassù, rispose: «Ma se non sei contento, perché non ti metti a fare collezione di francobolli?»

Finalmente, poi, mi diede una mano. Ed ecco intervenire Anne Garland del Conservation Center del College of William and Mary di Williamsburg, che si offrì di pagare la metà delle spese per il trattamento chimico degli oggetti recuperati per esporli alla fine al Museo del Mare di Newport News. Ci mettemmo d'accordo e fecero un notevole lavoro su trenta pezzi diversi. Ho sempre avuto un debole per il William and Mary, soprattutto perché, a cose fatte, mi fecero pagare soltanto una piccola parte della spesa definitiva.

Poi tutto andò nuovamente a gambe all'aria.

Il curatore del museo, John Sands, organizzò una magnifica esposizione degli oggetti del *Cumberland* e del *Florida* che durò quasi sei mesi, quando un ammiraglio e il curatore del museo navale di Norfolk si recarono da Sands e in tono sprezzante reclamarono che consegnasse quelli che definirono con aria indulgente «i *nostri* manufatti».

Sembra che il pubblico ministero della marina abbia fatto un sogno, in cui aveva visto che i miei due anni di ricerche, la piccola fortuna spesa nel progetto e gli strenui sforzi degli archeologi dell'UAJV erano a esclusivo beneficio della marina. E sostenne con aria ipocrita che l'omonimo ministero era proprietario di entrambe le navi e di tutti i loro rottami. Nel caso del *Cumberland* sostenne che chiunque l'aveva venduto per recuperarlo dopo la guerra civile non ne aveva l'autorità. Normalmente, ammise, il *Florida*, in quanto proprietà della Confederazione, doveva appartenere all'Amministrazione servizi generali. Tuttavia le ricerche avevano dimostrato che la nave era stata catturata come violatore di blocco ed era stata requisita dalla marina nordista.

La marina, dimostrando una notevole mancanza di stile, minacciò di citarci in tribunale reclamando i manufatti, per il cui recupero non aveva contribuito con un centesimo. E siccome essa finanziava l'economia della costa paludosa della Virginia con quasi trentamila posti di lavoro, il Commonwealth della Virginia cedette. La mostra di John Sands fu smontata e i manufatti vennero trasferiti in autocarro al museo navale di Norfolk, dove sono ora esposti.

Avrei potuto fare ricorso, lottare e vincere la causa davanti al tribunale dell'ammiragliato. La marina non aveva nemmeno un gancetto cui aggrap-

parsi. Io invece ho le copie della corrispondenza dei recuperatori originali del *Cumberland* che ne acquistarono i diritti dal ministro della Marina degli Stati Uniti Gideon Welles. Se Welles non aveva il diritto di vendere il rottame per recuperarlo, chi lo aveva? Anche la pretesa della marina sul *Florida* era altrettanto ridicola. Parlavano della nave sbagliata. Non si trattava del famoso corsaro Diavolo dei Mari comandato dal famoso comandante John Maffitt, ma di un semplice violatore commerciale di blocco che era stato catturato e requisito nella marina come nave da guerra che ribattezzarono *Florida.*

In tempi come questi mi viene la tentazione di dedicarmi alla pittura psichedelica delle palpebre. Nel corso degli anni ho avuto molte volte a che fare con la marina statunitense, per lo più con vantaggio reciproco. Ma ci sono state volte in cui mi sono chiesto come abbia mai fatto a vincere la guerra nel Pacifico. Finché quegli oggetti rimanevano esposti al pubblico nel museo navale di Norfolk, decisi di non sollevare un vespaio. Se li avessero nascosti in cantina, la marina americana avrebbe dovuto maledire il nome di Clive Cussler, cosa che probabilmente stanno facendo comunque.

Quale fu il ringraziamento che la NUMA e l'UAJV ricevettero per gli sforzi fatti al fine di preservare l'eredità marinara della nostra nazione?

Parecchi anni dopo ero in visita presso amici a Portsmouth, affacciata sul fiume Elizabeth, proprio davanti a Norfolk. Un giorno andai a visitare il museo navale e stavo ammirando i frutti delle nostre fatiche, quando un tenente di vascello sbucò da un ufficio e passò davanti all'esposizione.

«Strano», osservai ad alta voce, senza rivolgermi ad alcuno in particolare, «che non mettano nemmeno un cartellino per ricordare chi ritrovò quei relitti e recuperò questi oggetti.»

L'ufficiale si fermò e mi fissò. «A che cosa si riferisce?»

«Alla squadra della National Underwater and Marine Agency e agli archeologi della Underwater Joint Venture.»

Arrossì violentemente. «Lei conosce Clive Cussler?» mi chiese in tono brusco.

«Cussler, sì, l'ho visto spesso», risposi, alludendo ai milioni di volte che mi sono visto in uno specchio.

«Be', lasci che le dica una cosa», scattò il tenente di vascello, «quel figlio di puttana e la sua banda di ladri non hanno niente a che fare con questi oggetti. Sono stati recuperati da una squadra dei SEAL, i sommozzatori d'assalto della marina.»

«Non dirà per scherzo?»

«Quella banda di finocchi ha avanzato pretese false. È stato un lavoro fatto tutto dalla marina.»

Ingratitudine, rifiuto, antipatia.

Be', questa è la vita, non è vero? Niente fuochi d'artificio, niente parate. Alle volte ti ritrovi a pensare che mettersi a collezionare francobolli non dovrebbe essere poi tanto noioso.

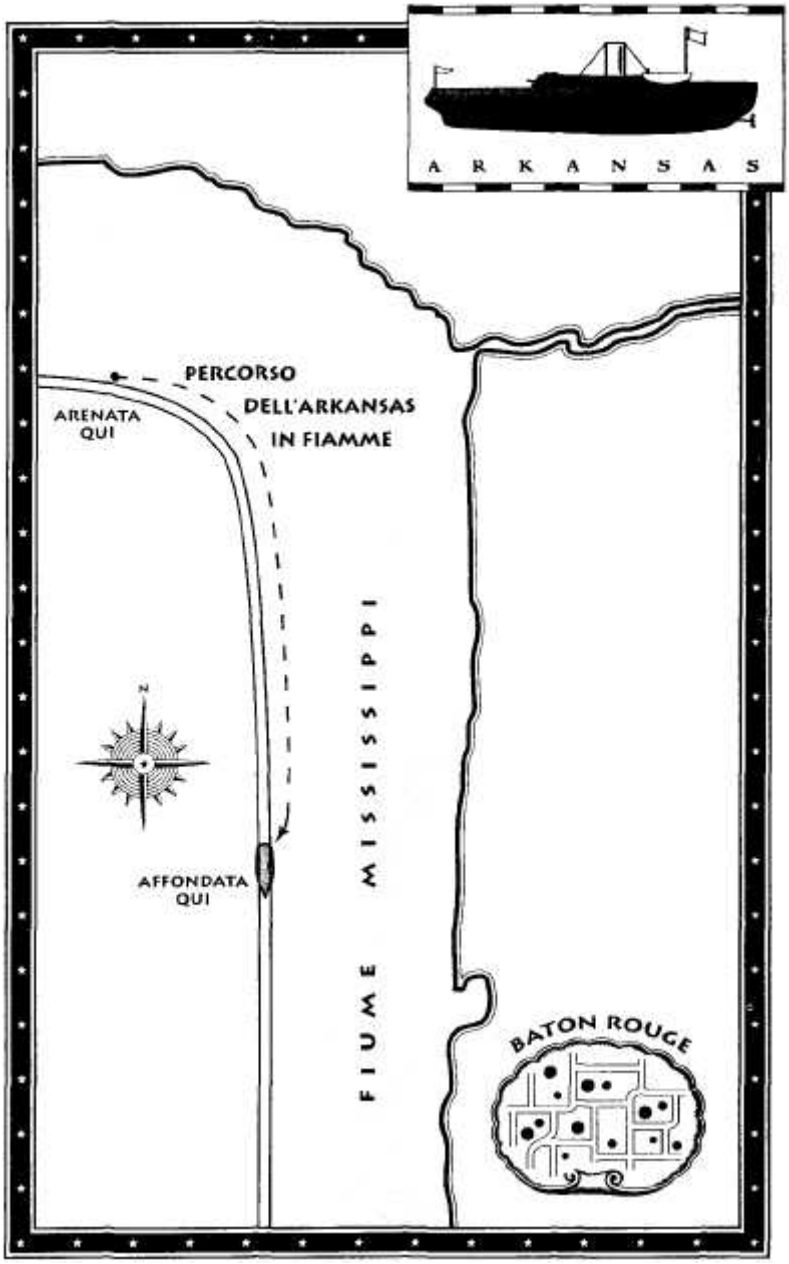
La fine di questa storia non è stata ancora scritta. Una squadra di sommozzatori da recupero della marina ha fatto svariati tentativi per ritrovare lo sperone del *Virginia*, ma finora senza esito.

Nel marzo del 1990 l'FBI fece un'incursione in un piccolo museo della guerra civile in Virginia che trattava oggetti antichi. Armati di mandati federali di perquisizione e sequestro, gli agenti requisirono un numero enorme di oggetti rubati da relitti del *Florida* e del *Cumberland*, fra cui pezzi di fasciame, pompe di sentina, palle di cannone, munizioni per moschetti e svariati oggetti in ottone e cuoio. Ci fu un'incriminazione, ma nessuno fu condannato a pene detentive, e quelle pecuniarie furono minime.

Se non altro, sapere che i relitti sono controllati e che qualsiasi oggetto rubato può essere facilmente rintracciato, dovrebbe indurre i saccheggiatori a pensarci due volte prima di mettersi all'opera. Col tempo, possiamo soltanto sperare che si trovino finanziatori e che si possa fare una ricerca archeologica come si deve. Chissà? Forse, un giorno o l'altro, i nostri nipoti potranno ammirare quel grosso sperone del *Virginia.*

Gli oggetti rubati e requisiti furono valutati oltre 60.000 dollari. Se il comandante Charles Frisbee del clipper *Jacob Bell* fosse vissuto fino alla bella età di 165 anni, sarebbe stato lieto di apprendere che un collezionista aveva pagato 3000 dollari per un cucchiaio proveniente dalla sua nave.

PARTE QUARTA
L'*Arkansas* confederata



I
Un passaggio difficile
Luglio 1862

Lungo il corso tortuoso del fiume Yazoo le sponde erano fiancheggiate da una vegetazione fitta e intricata, chiaramente dovuta al ricco terreno del delta. Una serie di fattorie, ormai incolte, si stendeva lungo il fiume. Il raccolto del cotone marciva nei campi, perché gli uomini necessari a raccoglierlo stavano combattendo per la Confederazione.

Ephram Pettigrew se ne stava seduto sotto il portico cadente della sua casa, nei pressi di Satartia, Mississippi. Era vecchio e malandato, vicino alla settantina, e vivacchiava lavorando a mezzadria e pescando nel fiume

con la sua barchetta di legno.

I pochi denti rimastigli erano macchiati dal tabacco che masticava abitualmente e i capelli sempre più radi risaltavano bianchissimi contro il cuoio capelluto arrossato. Si cullava lentamente su una rozza sedia a dondolo accarezzando un gatto tigrato giallo che gli faceva le fusa in grembo.

Aveva sentito l'ansimare della macchina a vapore della nave in arrivo qualche minuto prima che doppiasse un'ansa lontana del fiume sinuoso. Continuò a grattare le orecchie al gatto, aspettando pazientemente di vederla.

Invece dei soliti battelli a ruota che passavano da anni davanti alla sua casa, quella era la nave più strana che avesse mai visto. Perché alta sull'acqua stava passando una corazzata confederata, con il suo enorme sperone montato a prua che tracciava nell'acqua fangosa del fiume larghi baffi di spuma bianca. Al centro della coperta si ergeva una casamatta rettangolare con le pareti anteriore e posteriore inclinate e insolite fiancate dritte, pesantemente corazzate con rotaie di ferro. Una timoniera, simile a una piramide tronca, sporgeva dalla parte anteriore del tetto della casamatta.

Dieci cannoni si affacciavano con le loro sinistre bocche dalle pareti corazzate, tre per parte da portelli quadrati sulle fiancate. I quattro pezzi della casamatta, due verso prora, due verso poppa, sporgevano da oblò circolari. Erano una strana accozzaglia di cannoni a canna liscia da 228 mm, di pezzi da 64 libbre da 203 mm, di pezzi rigati da 152 mm e di cannoni a canna liscia da 32 libbre.

A differenza della maggior parte delle corazzate confederate, che erano dipinte di grigio, questa brutta nave sfoggiava un colore marrone sporco molto simile a quello delle rive esposte del fiume. Con un pescaggio di poco inferiore a quattro metri, la corazzata confederata *Arkansas* era fiera e pericolosa come tutte le sue consorelle costruite dai sudisti e stava scendendo il fiume Yazoo, pronta a entrare in combattimento.

Il contadino Pettigrew smise di accarezzare il suo gatto quando notò un tipo nerboruto con una fitta barba nera in piedi a braccia conserte accanto alla timoniera che fissava attentamente il fiume davanti alla nave. Pettigrew sputò del tabacco contro una pianta di pomodori lungo il portico, si alzò dalla sedia a dondolo e rientrò in casa per spellare per la cena lo scoiattolo che aveva ucciso con una fucilata.

Si volse per dare un'ultima occhiata all'*Arkansas* prima che scomparisse dietro la successiva ansa del fiume. «Quella è una nave straordinaria», mormorò rivolto al suo gatto, che però non parve interessato.

Il comandante della corazzata saltò agilmente da un boccaporto del tetto della casamatta sul ponte di batteria sottostante. L'aria era soffocante, là dentro, e la brezza provocata dal movimento della nave riusciva a malapena a penetrare nel vasto interno.

Isaac Brown, che non era un fanatico del rigido formalismo marinaro, si tolse la giacca grigia dell'uniforme per alleviare il caldo estivo, poi cominciò il giro delle batterie della nave, in bretelle e con il bordo dei mutandoni che gli sporgeva dal giro di vita dei calzoni.

Mentre si avviava verso la parete di fondo della casamatta, protetta da rotaie ferroviarie in ferro larghe sette centimetri e mezzo sopra un tavolato di pino spesso trentotto centimetri, Brown incontrò i tenenti Alphonso Barbot e A.D. Wharton, che comandavano le due batterie delle fiancate.

«Buon giorno, comandante», lo salutò Barbot, «lei sembra pronto all'azione.»

«Pronto che più non si potrebbe», rispose Brown con un sorriso, facendo schioccare le bretelle. «Come se la cavano i soldati dell'esercito che ci ha mandato il generale Thompson dal Missouri?»

«Bella gente, signore», rispose Wharton.

«Maneggiano i cannoni come veterani», concordò Barbot.

Brown approvò con un cenno del capo. «Lieto di sentirlo. State pronti e continuate l'addestramento. Domani a quest'ora incontreremo il nemico.»

Veterano con ventisette anni di servizio nella marina da guerra degli Stati Uniti, Isaac Brown osservava con occhi preoccupati i due ufficiali, impalati sull'attenti. Erano entrambi devoti alla causa e dal loro atteggiamento traspariva l'ottimismo dei giovani. Ma non avevano ancora visto da vicino gli orrori della guerra.

Wharton aveva vent'anni e si era fidanzato da poco con una ragazza carina e gentile di Nashville, mentre Barbot a ventidue anni era già sposato, con due bambini che lo attendevano a casa nella Carolina del Nord.

Brown diede un'altra occhiata al ponte di batteria. Il legno del pagliolato era stato spazzato e lisciato con la saponaria al punto da sembrare lucido. Accanto a ciascuno dei grossi cannoni, montati su affusti a ruote, le palle di ferro erano accatastate su rastrelliere in legno con accanto gli scovoloni e le cariche di polvere. Osservò con soddisfazione i serventi di ciascun pezzo procedere senza intoppi nelle manovre di tiro.

«Vado giù a ispezionare la sala macchine. Tenete gli uomini al lavoro ai loro pezzi.»

Tergendosi la fronte imperlata di sudore con un fazzolettone che teneva nella tasca posteriore dei calzoni, Brown scese nell'ambiente infernale della sala macchine. All'avvicinarsi del comandante, il direttore di macchina George City si alzò dalla scrivania metallica, con la sua carnagione naturalmente rossiccia resa quasi paonazza dal calore delle caldaie. Aveva i capelli color mogano e, a differenza della maggior parte dell'equipaggio, era completamente rasato, sostenendo a ragione che così stava più fresco in quell'atmosfera rovente.

Durante l'affrettata costruzione della nave, la sala macchine era stata progettata per ottenere un tiraggio dall'esterno. Quando i boccaporti erano disposti a dovere, aspiravano l'aria dalla superficie dell'acqua e rinfrescavano l'interno del locale. Il problema, quel giorno, era che la temperatura dell'aria sul fiume era vicina ai 32 gradi e la differenza fra essa e il calore delle caldaie non consentiva molto tiraggio. Le macchine, costruite frettolosamente a Memphis, erano recalcitranti come una pariglia di muli male assortita.

La camicia del direttore di macchina era completamente fradicia di sudore e una grossa goccia del liquido salino sembrava appesa in permanenza alla punta del suo naso.

«Buon giorno, City», disse Brown.

«Buono, bello e anche caldo», rispose City.

«Come funzionano le macchine?»

«Facciamo gli scongiuri. La caldaia che aziona l'elica di dritta non tira come dovrebbe, e quando la pressione cala la biella si sgancia. Temo che le bronzine ci daranno fastidi.»

Fin dall'inizio delle prove di navigazione l'una o l'altra delle macchine si fermava a tratti, facendo funzionare una sola delle eliche, e di conseguenza la nave si metteva a girare in tondo come un cane che vuole addentarsi la coda.

«Speriamo che non ci piantino in asso proprio quando incontreremo la flotta yankee.»

«Farò in modo che ci portino fino a Vicksburg», promise City, «altrimenti mi caricherò la nave sulle spalle.»

Risparmiando le sue macchine bizzose, l'*Arkansas* proseguì lentamente lungo il fiume. Al calar della sera i grilli che erano a bordo cominciarono lentamente i loro trilli melodiosi. Nella foschia purpurea del tramonto gli uomini addetti ai pezzi in caccia accesero le torce metalliche piene di tre-

mentina che illuminarono le acque fangose antistanti.

A intervalli regolari, il capo pilota, che rispondeva al nome di John Hodges, segnalava alla sala macchine di fermarsi. Poi due vedette a prora cominciavano a scandagliare il fondo del fiume con un gherlino a piombo. Confrontando i dati con i punti di rilevamento a terra, il pilota segnava la posizione della nave sulla carta fluviale prima di ordinare alla sala macchine di riprendere la navigazione.

Il comandante Brown era seduto nel quadrato ufficiali con il suo vice Henry K. Stevens e i tenenti John Grimball, George W. Gift, Alphonso Barbot, A.D. Wharton e Charles Read. Gli avanzi di una prima colazione di bacon e porridge furono sparecchiati dal capo cameriere Hiram McCeechuin, che poi tornò a riempire le tazze di caffè prima di uscire lasciando gli ufficiali a discutere dell'imminente battaglia.

«Entreremo nel Mississippi per le dieci», disse Brown, «e abbiamo tutte le ragioni per credere che la flotta yankee ci stia aspettando.» Fece una pausa, vuotò la tazza del caffè e la mise da parte. «I rapporti delle nostre spie sul fiume sostengono che tre cannoniere federali stanno già pattugliando lo Yazoo prima della confluenza. Appena prenderemo contatto, intendo speronare e affondare la nave di testa. Domande?»

Tutti fecero cenno di no col capo.

Poi Brown fece il consueto discorsetto: «Signori, quando si cerca il combattimento come stiamo facendo ora, bisogna vincere o morire. Se io dovessi cadere, chiunque prenderà il comando lo farà con la decisione di attraversare lo schieramento della flotta nemica, oppure colare a picco. Se dovessero venire all'arrembaggio e catturarci, la nave dovrà essere fatta saltare. In nessun caso dovrà cadere in mano al nemico. E ora, ai vostri posti».

Uno alla volta gli ufficiali raggiunsero in silenzio le loro postazioni ai pezzi. Brown rimase per un momento seduto, assorto in profondi pensieri, a studiare le carte fluviali. Poi tirò un sospirone, spinse indietro la sedia e si arrampicò su per la scaletta che portava alla timoniera.

Il fumo nero della grossa ciminiera si srotolava basso sulle acque e si allontanava come uno strascico. Lungo il pendio erboso delle sponde, gli uccelli se ne stavano sui rami grondanti muschio, mentre in una radura sulla riva sinistra le mucche da latte di una piccola mandria che si abbeverava nell'acqua fangosa alzarono il capo osservando in silenzio il passaggio della corazzata. Brown esitò prima di entrare nella timoniera, trovando la scena ingannevolmente pacifica.

Con le mani saldamente aggrappate nella posizione ore dieci-ore due alle caviglie della ruota di legno lucido del timone, il capo pilota Hodges scrutava il fiume davanti alia prua, strizzando gli occhi per sbirciare attraverso le feritoie della corazza anteriore. Si rivolse a Brown senza distogliere l'attenzione dal corso sinuoso del fiume.

«C'è del fumo oltre le cime degli alberi dietro la prossima ansa.»

«Dato che i soli confederati sul fiume oggi siamo noi», disse lentamente Brown, «quelli debbono essere yankee.»

Hodges accese la pipa che teneva serrata fra i denti e cominciò a soffiare fumo di tabacco. «Scommetto la prossima paga che ci stanno preparando un ricevimento.»

In quello stesso istante, quasi prima che Hodges finisse di parlare, comparve lentamente la corazzata unionista *Carondelet.*

Le spie della marina nordista avevano osservato Brown durante la costruzione, effettuata con mezzi di fortuna, di quella strana corazzata: dall'impostazione della chiglia al montaggio dei cannoni. Quando avevano avvertito l'ammiraglio Farragut della sua partenza lungo lo Yazoo verso il Mississippi e la sua destinazione finale di Vicksburg, presidiata dai sudisti, questi aveva inviato una flottiglia di tre unità per intercettarla.

La flottiglia era composta dall'ariete veloce *Queen of the West,* dalla cannoniera leggera *Tyler* e dalla corazzata *Carondelet,* comandata dal capitano di fregata Henry Walke, vecchio amico di Brown prima della guerra. Erano stati compagni di mensa durante una crociera intorno al mondo e, un tempo, erano uniti come fratelli.

Nell'istante in cui furono avvistate le navi dell'Unione, l'*Arkansas* si ridestò. I tamburini, marciando vivacemente avanti e indietro lungo il ponte coperto di batteria, rullarono il «posto di combattimento» mentre i serventi si radunavano attorno ai pezzi, pronti a spingerli in fuori dai portelli aperti. Gli ufficiali di ogni postazione distribuirono moschetti, pistole e sciabole ai loro uomini, nell'eventualità che dovessero respingere un arrembaggio. Il pagliolato fu cosparso di sabbia per assorbire il sangue che avrebbe certamente incominciato a scorrere durante l'azione. La maggior parte dell'equipaggio si spogliò fino alla cintola e si avvolse fazzolettoni attorno al capo. Come Brown, parecchi ufficiali si tolsero la giacca e continuarono il lavoro in maglietta.

Dalla timoniera Brown sbirciò le navi in avvicinamento. «Ci vengono addosso in linea di fronte», annunciò. «Punti sulla cannoniera di mezzo, signor Hodges, quella grossa. Cerchi di speronarla a centro nave.»

A bordo della *Queen of the West* l'unico vantaggio - l'enorme velocità che avrebbe potuto sviluppare con le sue macchine -, era ridotto dalla forte corrente del fiume. Priva di batterie di cannoni, la sua capacità di speronamento era molto diminuita. Alla vista della sinistra corazzata dei confederati, il comandante della *Queen* decise rapidamente di invertire la rotta e di filarsela lungo il fiume.

La *Carondelet* e la *Tyler*, continuando dritte a risalire la corrente, si prepararono ad aprire il fuoco con i loro pezzi in caccia. Le prime cannonate passarono alte, mancando l'*Arkansas* che arrivava loro addosso, inesorabile.

«Comunicare a voce alla *Tyler*», ordinò il comandante della corazzata al suo secondo. «Dica loro che viriamo di bordo e scendiamo la corrente. Il piano è di continuare a combattere con i pezzi in ritirata e farci inseguire dalla nave confederata.»

Facendo girare velocemente la ruota del timone, il pilota della *Carondelet* invertì la rotta e chiese in sala macchine di dare tutto vapore mentre i cannonieri di poppa si preparavano al tiro.

In risposta all'ordine ricevuto, mediante un megafono d'ottone, anche la *Tyler* ripiegò alla svelta assieme all'unità maggiore. Più corta e più leggera, completò rapidamente la virata e si allontanò a tutto vapore dall'*Arkansas*, e le sue cannonate la mancarono mentre si dava all'inseguimento della *Queen.*

Spostando leggermente la sua ruota, Hodges puntò direttamente verso la corazzata nordista che costituiva la retroguardia della flottiglia. Accanto a lui Brown studiava con il binocolo la *Carondelet* che si ritirava. Strizzando gli occhi per il fumo dei cannoni unionisti, si volse verso Hodges.

«Riesco a vedere il bianco del legno fresco sotto la corazzatura. Una volta a tiro, i pezzi da 64 libbre del tenente Grimball dovrebbero riuscire a sfondare la casamatta e ad affondarla.»

Grimball non aveva bisogno di ordini. I suoi serventi aprirono il fuoco, ricaricarono e continuarono a sparare. Al ritmo dei movimenti coordinati, il tiro dei pezzi in caccia divenne routine. Grimball contava i colpi, mentre il rinculo dei suoi cannoni faceva scarrocciare la prua dell'*Arkansas* da una banda all'altra. Prima un cannone, poi l'altro, sparavano ciascuno un colpo ogni tre minuti.

L'*Arkansas* scese minacciosa lungo il fiume come un micidiale serpente

che sputava fumo e fuoco contro la preda. Il rimbombo tonante dei suoi grossi pezzi da 64 libbre fece levare in volo uno stormo di colombi migratori dagli alberi lungo la riva.

Sottocoperta, in sala macchine, i fuochisti del direttore di macchina City spalavano furiosamente carbone nei bruciatori dai vicini depositi. La temperatura continuava a salire e City doveva urlare per farsi sentire dai suoi nel fragore dei cannoni e nel ruggito delle caldaie.

«Il timoniere chiede più pressione! Spalate come se il diavolo stesso vi inseguisse!»

All'interno del bruciatore di dritta lo strato di carbone ardente rosseggiava come la lava di un vulcano. Spalando come ossessi, i fuochisti gettarono altro carbone tra le fiamme ruggenti prima di chiudere il portellone metallico e assicurare il catenaccio annerito con un colpo assestato con una tavola di legno. Poi si portarono presso la caldaia vicina e ripeterono l'operazione.

«Stiamo guadagnando su di loro, signore», annunciò Hodges al comandante.

Prima che questi potesse rispondere, una palla della *Carondelet* colpì lo scudo anteriore della timoniera e rimbalzò via; il contraccolpo scaraventò Brown contro la dura parete metallica, provocandogli una brutta contusione alla fronte. Il comandante, disteso sul pagliolato che vibrava per il movimento delle macchine sottostanti, si sforzò di non perdere i sensi mentre cercava con le dita da dove provenisse il sangue che gli colava sugli occhi.

«Comandante», chiese Hodges, «debbo chiamare il medico?»

Brown si asciugò freddamente il sangue finché non tornò a vederci. Non trovando particelle di materia grigia che avrebbero indicato lesioni al cervello, rispose con gratitudine: «Credo proprio di no...»

La frase venne interrotta da un'altra cannonata della *Carondelet* che colpì un lato della timoniera ed esplose contro la corazzatura. Una parte della ruota del timone venne tranciata via e Brown fu investito da un getto di sangue che schizzò dal pilota Hodges come il succo di un pomodoro schiacciato.

Il pilota si accasciò, mutilato di buona parte di una spalla e di un braccio.

Un altro pilota dello Yazoo, J.H. Shacklett, salì in timoniera da una scaletta per vedere se poteva essere di aiuto e venne ferito al petto dalle schegge di un'altra granata. Cadde carponi e cercò di trascinarsi verso il

boccaporto della scaletta.

James Brady, un giovanottone del Missouri alto un metro e ottanta, aveva seguito Shacklett nella timoniera. Era sul ponte di batteria quando erano esplose le granate; alzando gli occhi vide quel macello e gridò a un aspirante guardiamarina: «Faccia venire il chirurgo e tre assistenti di sanità, presto!» Poi aveva scavalcato i corpi e afferrato le caviglie della ruota fracassata del timone.

«Resti in rotta contro la corazzata nordista», gli ordinò debolmente Brown.

Brady attendeva l'occasione di speronare la *Carondelet*, ma il corso del fiume si andava restringendo e non gli permetteva di allargare con la sua nave per poi virare e speronare. Era ormai troppo tardi per farlo. L'*Arkansas*, più veloce, si trovò ben presto affiancata alla nave unionista. Le due navi corsero fianco a fianco giù per il fiume sparandosi bordate a vicenda.

Nel calore della battaglia, la mira dei cannonieri sudisti migliorò notevolmente. Granate su granate sfondarono la poppa della *Carondelet* fracassando le condotte del vapore e rendendo inutilizzabili le trasmissioni del timone. Perdendo pressione dalle condotte spaccate, la corazzata perse velocità e, essendo ormai ingovernabile senza timone, il capitano di fregata Walke dovette suo malgrado ordinare al suo pilota di cercare di raggiungere la riva più vicina.

Quasi nello stesso momento Brady aveva afferrato la ruota del timone e il capo chirurgo H.W.M. Washington era entrato nella timoniera e si era chinato su Brown.

«Non sono grave», mormorò Brown, «pensi prima agli altri.»

Il chirurgo annuì e tastò le arterie sul collo di Hodges, poi scosse il capo e fece cenno agli assistenti: «Copritelo e portatelo di sotto». Poi si rivolse a Shacklett, il quale, per quanto quasi sventrato, era ancora cosciente. «Mettetelo sul tavolo operatorio e aspettate il mio ritorno.»

Mentre i barellieri accudivano al loro sinistro compito, Washington si rivolse a Brown: «Comandante, adesso devo visitare lei».

Brown si era rimesso in piedi e si reggeva con difficoltà accanto a Brady alla ruota. Rimase immobile in silenzio mentre Washington sondava la lacerazione sulla sua fronte, srotolava una larga benda e gliel'avvolgeva attorno al capo.

«Lei ha una testa dura», commentò Wàshington, finito il lavoro.

«Così ripeteva mio padre», ribatté Brown con un sorriso tirato.

Nel frattempo la *Tyler* era tornata a virare e risaliva il fiume per assistere la *Carondelet* in difficoltà. Il capitano di corvetta Gwin, che comandava la cannoniera, ordinò a un reparto di tiratori scelti dell'esercito che gli erano stati mandati a bordo: «Uscite in coperta e cominciate a sparare con i moschetti e le pistole contro quel maledetto ribelle».

Come un terrier che attacca un lupo, la cannoniera si affiancò audacemente all'*Arkansas* e i tiratori cominciarono a spazzare col fuoco delle loro armi leggere la corazzata molto più grande.

«Resti con i nordisti, signor Brady», ordinò Brown. «Io scendo in batteria a dirigere il fuoco.»

«Ci resterò appiccicato come la melassa», rispose coraggiosamente Brady.

Brown scese nel ponte di batteria, facendo scricchiolare sotto gli stivali la sabbia sparsa sui paglioli. Proprio in quell'istante tre pezzi di una fiancata spararono un'enorme bordata. Le granate sorvolarono le acque del fiume ululando verso la *Carondelet* fuori combattimento. Contemporaneamente i pezzi in caccia dell'*Arkansas* rivolsero le loro bocche contro la *Tyler*, distante ormai soltanto pochi metri. Brown osservò con feroce soddisfazione il risultato del fuoco ad alzo zero.

Rottami della *Tyler* esplosero in aria mentre la piccola cannoniera tremava da poppa a prua. Contemporaneamente, all'altro lato della corazzata le sue granate centravano la *Carondelet* facendo sbandare sott'acqua la fiancata di dritta e allagando il ponte di batteria. Nello stesso istante, una pallottola di pistola sparata da un ufficiale della *Tyler* entrò nella casamatta da uno dei portelli dei cannoni e colpì Brown a una tempia, rimbalzando via miracolosamente e perdendosi nel fumo.

Per la seconda volta in meno di mezz'ora, Isaac Brown cadde quasi privo di sensi.

Il tenente Wharton, che comandava la batteria di sinistra, gridò: «Il comandante è ferito! Portatelo dal chirurgo!»

Mentre la battaglia infuriava attorno a lui, Brown riaprì lentamente gli occhi e si levò a sedere guardandosi intorno. Mentre cercava di rialzarsi, Samuel Milliken, un sottufficiale facente funzione di mastro, accorse e lo afferrò per un braccio.

«Comandante, dovrebbe restarsene disteso, sta perdendo sangue dalla testa.»

«Vedrà che me la caverò», mormorò Brown. Staccandosi da Milliken, barcollò verso i portelli di prora per osservare gli effetti del tiro ben aggiustato della sua nave.

La *Carondelet* era squassata: con la corazzatura a pezzi, le macchine fuori uso e una trentina di uomini dell'equipaggio morti o feriti a causa di quella corazzata dei ribelli che fino a un'ora prima era semplicemente una notizia riferita dalle spie, rimase impotente mentre l'*Arkansas* le sfilava davanti. Nuvole di vapore sfuggivano dalle sue tubature schiantate e l'equipaggio in preda al panico si gettava nelle acque fangose del fiume da ogni apertura.

Brown uscì sul tetto della casamatta dell'*Arkansas* e diede una voce al suo vecchio amico Henry Walke. Non si è saputo mai se Walke lo udì o meno, ma non ci fu risposta. Lasciando la malconcia *Carondelet* arenata fra i salici della riva, Brown ordinò al timoniere Brady di inseguire la *Tyler* e la *Queen of the West.*

In circostanze normali la battaglia sarebbe stata considerata la fine di una buona giornata di lavoro, ma per l'*Arkansas* e il suo equipaggio si trattava soltanto di un preludio. Per quante ferite avesse in testa, la mente di Brown era ancora attiva e funzionante. «Io scendo di sotto», disse al suo secondo Stevens. «Non faccia cessare il fuoco.»

Con la benda attorno al capo ormai impregnata di sangue, Brown scese in sala macchine. «Santo Dio!» ansimò, investito da un'ondata d'aria rovente.

La temperatura in sala macchine oscillava attorno ai 54 gradi, e tendeva a salire. I fuochisti erano nudi fino alla cintola, con i corpi anneriti dalla polvere di carbone impastata di sudore, i volti rossi come barbabietole e gli occhi che lacrimavano in continuazione per il caldo. A tutti sembrava che la pelle si fosse completamente inaridita.

Stevens si affacciò al boccaporto e gridò a Brown: «Ho organizzato un avvicendamento: rimpiazzeremo a turno il personale di macchina. Il secondo gruppo scende fra un momento».

Brown osservò esterrefatto il direttore di macchina City, che non riusciva a tenere sollevata la testa, mentre cercava di non svenire per il caldo. «Lei è un morto in piedi, signor City, vada su in coperta per un po' di tempo.»

City scosse il capo. «Le cannonate hanno distrutto le imbracature fra i bruciatori e le ciminiere. Non riusciamo ad avere più tiraggio.»

Il comandante ferito aiutò il direttore di macchina sfinito a risalire la scala fino al ponte di batteria, dove faceva già più fresco. Quando uscì dalla sala macchine, City crollò. Uno dei marinai gli gettò in faccia un mestolo d'acqua per farlo rinvenire. City tossì, si scosse le ragnatele dal cervello e si rivolse a Brown.

«Un'altra cosa, comandante», disse rauco mentre cercava di respirare aria più fresca. «Non posso darle più di dieci unità di pressione.»

L'*Arkansas* era partita con un valore sei volte superiore.

«Pensi lei a questi uomini», ordinò Brown a Stevens, «non più di un quarto d'ora, in quell'inferno là sotto. E faccia in modo che abbiano acqua fresca a volontà. Se ha bisogno di me, io sono in timoniera.»

Reggendosi il capo dolorante, Brown entrò nella timoniera scavalcando le pozze di sangue dei morti e dei feriti. Pose un braccio attorno alle spalle di Brady e gli chiese: «Come va la vecchia *Arkansas*?»

«Sempre piena di voglia di battersi, comandante, ma non possiamo speronare più nessuno: abbiamo appena la velocità sufficiente per non andare alla deriva.»

«Allora non si potrà risalire il fiume?»

«Assolutamente no. Se non filassimo con la corrente, un uomo a piedi andrebbe più veloce di noi.»

«Allora arriveremo nel rifugio del diavolo con un netto svantaggio», commentò Brown immaginandosi le accoglienze della flotta marittima e fluviale dell'ammiraglio Farragut, che lo attendeva due miglia a valle, dietro l'ultima ansa del fiume Yazoo.

L'*Arkansas* non avrebbe avuto scampo. Ancorate a perdita d'occhio, le trentasette unità della squadra del Mississippi dell'Unione erano schierate da una sponda all'altra del fiume. I loro scafi neri, la foresta di alberi e un'infinità di fumaioli formavano uno sbarramento impenetrabile irto di oltre mille cannoni.

«Oh, santo Iddio», gemette Brady a quella orrenda visione.

Brown si sistemò su uno sgabello alto per poter sbirciare attraverso una feritoia nella corazzatura fracassata della timoniera. «Dritto al centro, signor Brady. Vogliamo colpire ogni nave cui spariamo contro.»

A Brady tremava il mento per la paura che gli incuteva la vista tremenda di tante navi con i cannoni puntati, almeno così pensava, tutti contro di lui. Il sudore gli grondava dal volto. Eppure le sue mani erano salde, strette sulle caviglie della ruota fracassata del timone.

«Bene, comandante», confermò con voce decisa, «dritto al centro.»

Un grido echeggiò da una nave all'altra lungo la flotta unionista: «Sta arrivando l'*Arkansas*!» I tamburini a bordo cominciarono a rullare il «posto di combattimento». La flotta unionista, incapace di procedere e di manovrare in modo da presentare il fianco per una bordata, nonostante la soverchiante potenza di fuoco, era in grande svantaggio. Non convinto che l'*Arkansas* e il suo comandante avrebbero attaccato l'intera flotta, Farragut e le sue navi non erano pronti: si erano lasciati sorprendere, senza pressione nelle caldaie e con pochi pezzi carichi e innescati.

Accigliati e decisi, gli uomini sull'*Arkansas* potevano soltanto pregare di sopravvivere all'imminente inferno di fuoco mentre la corrente a quattro nodi li trascinava nelle fauci di quell'enorme flotta di navi schierate in tutte le direzioni.

La corazzata sudista arrivò ben presto a fianco della prima nave dello schieramento, l'*Hartford*, ammiraglia di Farragut con i suoi venti pezzi da 228 mm. I cannoni in caccia dell'*Arkansas* spararono una bordata di ferro mortale. La grossa ammiraglia oceanica era stata colta impreparata e venne immediatamente devastata dalle granate ben aggiustate della corazzata. La sua ancora, due lance e parecchie sezioni di battagliola furono spazzate via dalla grandine di ferro, mentre l'equipaggio correva al riparo.

I cannonieri nordisti erano liberi di sparare in ogni direzione senza timore di colpire qualcuno dei loro e ne approfittarono. Mirando verso qualunque punto della bussola, il loro tiro continuo non poteva mancare un colpo. È proprio un tiro ai tacchini, pensò Brown.

Le navi successive erano lo sloop a elica *Iroquois*, poi la corazzata fluviale *Benton*, lo sloop a vapore *Richmond* e il traghetto corazzato *Essex*; tutte furono devastate dalla folle corazzata confederata che passò loro accanto vomitando fuoco da tutti e dieci i suoi cannoni.

Il vento era cessato e il fumo dei trecento cannoni che potevano essere puntati contro l'*Arkansas* crearono ben presto una densa cappa nera che gravava sull'acqua. Incapaci di vedere, i cannonieri nordisti furono costretti a prendere la mira basandosi sulle vampate dei pezzi della corazzata sudista. Nel tiro incrociato che ne derivò, le navi nordiste si colpirono fra loro almeno quante volte colpirono l'*Arkansas*. Poi da una nave federale fu gridato l'ordine di cessare il fuoco in attesa che l'atmosfera si schiarisse.

A bordo della cannoniera unionista *Sciota* il suo comandante Richard

Lowry ordinò ai serventi del suo pezzo da 280 di aprire il fuoco contro quell'intruso grottescamente brunito. La prima granata centrò la casamatta della nave ribelle, ma rimbalzò in alto ed esplose a mezz'aria sopra la poppa senza fare danni. Lowry osservò attentamente mentre un'altra granata esplodeva contro la fiancata della corazzata e vide cadere in acqua da un portello la parte superiore del corpo di un uomo. Apparteneva a un cannoniere che si era sporto all'esterno per pulire la canna del pezzo con lo scovolone ed era stato tranciato in due dall'esplosione.

Il tenente Barbot comandava la batteria di quel cannoniere. Rimase inorridito a fissare la parte inferiore del corpo dell'uomo in un lago di sangue. Temendo che gli orribili resti demoralizzassero i suoi uomini, già provati da ore di continuo combattimento, ordinò a uno di essi di gettarli in acqua.

«Non posso!» gridò il servente nel frastuono delle cannonate. «Vede, tenente, quello era mio fratello!»

Barbot, inorridito, compì lui quel gesto.

Il tenente George Gift, un omone del Tennessee con due spalle larghe così, stava dirigendo il tiro dei pezzi in caccia quando una granata nordista centrò la corazzatura proprio di fianco al portello di un cannone. «Colpo mancato!» gridò ai suoi serventi.

«Non si preoccupi, tenente», esclamò uno dei giovani addetti al trasporto dei sacchetti di polvere. «Dicono che il fulmine non cade mai due volte nello stesso posto.»

Il ragazzo aveva appena finito la frase quando un'altra granata irruppe dal portello esplodendo con spaventosa violenza all'interno del ponte di batteria. Il cappello di Gift volò nel fiume per lo spostamento d'aria e la vampata gli abbrustoli capelli e barba fino alla pelle.

Sul pagliolato attorno a lui, sparpagliati come manichini di cera fatti a pezzi, giacevano morti e feriti sedici dei suoi serventi. Per lo più erano spaventosamente dilaniati dalle schegge di legno dell'armatura che sosteneva la corazza di ferro. Il pagliolato prese immediatamente fuoco e Gift afferrò un idrante e spense le fiamme. Mentre passava il getto sulle assi lavò anche il corpo del ragazzo che un momento prima gli aveva risposto. Era paurosamente mutilato, con una gamba staccata di netto dalla coscia e il capo ancora attaccato al collo da una striscia di pelle. Era morto prima ancora di toccare terra.

All'estremità opposta della casamatta il tenente Charles Read, già veterano della battaglia di New Orleans e destinato a chiara fama a bordo del *Florida*, comandava i serventi dei due pezzi abbinati di ritirata da 32 libbre. Calmo e attento, fischiettava come se fosse in coda per ritirare i biglietti di uno spettacolo teatrale.

Sembrava divertito dal fatto che le palle di ferro colpissero la corazza della casamatta e rimbalzassero appiattite, mentre le granate esplodevano invano all'esterno in una miriade di schegge.

Le granate dei pezzi dell'*Arkansas* percorsero in una frazione di secondo la breve distanza che separava la corazzata dalla cannoniera nordista *Lancaster*. Il comandante di quest'ultima aveva ordinato all'equipaggio di rivestire le caldaie con catene per fare deviare i colpi di cannone, ma quella protezione si rivelò inadeguata contro i grossi pezzi rigati dell'*Arkansas*. Due granate sfondarono le piastre di corazza sulle fiancate, fracassarono il fasciame di legno e centrarono le caldaie. La nave fu invasa da vapore rovente e acqua bollente, lessando letteralmente come aragoste il personale di macchina. Una dozzina di uomini urlarono in coro per il dolore spaventoso e le loro grida disperate furono udite a bordo della corazzata. Nello spazio di soli trenta secondi caddero morti, con la carne cotta che si staccava dalle ossa. Gli altri elementi dell'equipaggio, sotto una pioggia di cannonate, si gettarono nel fiume per evitare quella morte orrenda sotto i getti di vapore surriscaldato.

Brady, il pilota, restava aggrappato impotente alle caviglie della ruota del timone mentre l'*Arkansas* passava attraverso il gruppo di marinai nordisti che tentavano di tenersi a galla nell'acqua fangosa, aggrappati al primo rottame capitato sottomano per non annegare. Non seppe mai se qualcuno di loro fu fatto a pezzi dalle due eliche della corazzata.

Alla fine, l'*Arkansas* superò la fase peggiore. Era rimasta gravemente danneggiata a sua volta, con la corazzatura perforata in più punti e le macchine che funzionavano appena, tuttavia era ancora a galla, faceva pressione e i pezzi continuavano il fuoco in segno di sfida.

Davanti a lei era rimasta una sola nave, una corazzata nordista, che batteva lo stendardo quadrato di un ammiraglio. Era la *Benton*, comandata dal contrammiraglio David Dixon Porter, l'ultima delle unità dello schieramento dell'Unione, considerata una delle più potenti navi da guerra del fiume.

«Quella credo che potremo speronarla», fece Brady rivolto a Brown.

«La corrente, qui, sembra più forte e ci spinge a una discreta velocità.»

Troppo tardi Brown notò una vedetta a bordo della *Benton* che faceva disperati cenni verso la sua nave. Con uno scatto improvviso la corazzata nordista si allontanò dalla rotta dell'avversaria assetata di vendetta e si spostò verso la riva opposta del fiume.

«Datele una bordata», gridò Brown al ponte di batteria.

I cannonieri sfiniti e coperti di sangue fecero un ultimo sforzo e spararono la loro bordata finale. La nave unionista fu spazzata da una tempesta di granate. I serventi dei pezzi di coperta della *Benton* furono decimati, cadendo come spighe sotto una falce.

L'ammiraglio Farragut era furibondo perché quella nave isolata dei confederati era riuscita a sfuggire alle forze combinate di due flotte e ordinò al piccolo, veloce piroscafo fluviale *Laurel Hill* di inseguirla. Fatta rapidamente pressione, il vapore fluviale pesantemente armato partì all'inseguimento della malconcia corazzata.

Ma quel tentativo era stato fatto troppo tardi. La preda era ormai in acque libere.

L'*Arkansas*, che a detta di tutti assomigliava a una bizzarra chiatta carica di un mucchio di ferraglia, superò l'ultima curva del fiume a monte di Vicksburg e arrivò finalmente sotto la protezione delle batterie confederate appostate sulle rocce scoscese della roccaforte ribelle. Isaac Brown si riparò gli occhi dal sole con una mano e diede un'occhiata a poppa verso il fumo del *Laurel Hill* in avvicinamento.

«Aspettiamo che ci arrivi a tiro?» chiese sottovoce al fedele Brady al timone.

Brady scosse il capo. «Saremo fortunati se avremo abbastanza pressione per arrivare alla banchina.»

«Allora ci porti dentro», rispose Brown, dando una manata sulla spalla al timoniere, «per oggi abbiamo fatto abbastanza.»

Sulle colline di Vicksburg migliaia di soldati, attorniati da una vasta folla di cittadini, accolsero con fragorosi applausi la stanca nave bruniccia. Messi in allarme dal rombo delle cannonate a monte, avevano saputo della battaglia da un uomo a cavallo che vi aveva assistito dalla riva prima di precipitarsi in città. Mentre l'*Arkansas* si affiancava alla banchina, corsero tutti al fiume per congratularsi con i suoi uomini.

Con in testa tre bande musicali, fatte arrivare dall'esercito dopo la notizia della gloriosa azione, gli spettatori applaudirono entusiasticamente i valorosi che uscivano in coperta storditi e sfiniti. Anneriti dalla polvere da sparo e sanguinanti per le ferite causate dalle schegge di legno, osservarono muti e indifferenti quella calorosa accoglienza.

«Voglio che tutti quelli che riescono ancora a reggersi in piedi trasportino i morti e i feriti», ordinò Brown al tenente Stevens.

«Provvedo personalmente», rispose Stevens, facendo uno stanco saluto.

Pochi minuti dopo, quelli dell'equipaggio che riuscivano ancora a camminare, molti bendati in più parti del corpo, cominciarono a sbarcare i morti e i moribondi.

Come spettatori di un grottesco carnevale, i curiosi a terra si affollarono accanto alla corazzata gravemente danneggiata per sbirciare all'interno dei portelli aperti dei cannoni. Il ponte di batteria era quasi completamente coperto di sangue. Arti troncati e brandelli di corpi erano sparpagliati attorno ai cannoni ancora fumanti. I curiosi osservarono sgomenti le falle aperte dalle granate unioniste. La vernice marrone si era staccata in più punti, lasciando intravedere una patina di ruggine sulla corazzatura fatta con rotaie ferroviarie.

Immobilizzati dall'orrore alla vista del massacro, gli spettatori osservarono in silenzio i carri dell'ospedale e dell'obitorio che si allontanavano con il loro pietoso carico. Gli uomini che avevano sbarcato i corpi dei morti e dei feriti tornarono immediatamente a bordo e senza nemmeno una pausa cominciarono a riparare i danni.

«Chieda all'esercito di aiutarci a trasportare carbone alla banchina», ordinò Brown al tenente Harris, «voglio riempire i carbonili il più presto possibile.»

A valle di Vicksburg, una piccola formazione di blocco di cannoniere unioniste cominciò a sparare contro l'*Arkansas.* Si tenevano ben distanti, temendo le potenti batterie costiere, una delle quali era comandata da David Todd, cognato del presidente Lincoln. Quello svogliato bombardamento non fece altro che spruzzare acqua sulla polvere di carbone che ricopriva la coperta della corazzata confederata durante il rifornimento.

Gli ufficiali della flotta nordista, mortificati e furibondi per la morte e la distruzione provocate da quella solitaria nave dei ribelli, salparono l'ancora e diressero verso Vicksburg per continuare la lotta. La loro rabbia era ben fondata. La corazzata sudista aveva messo a segno settantatré colpi sulle

loro navi, uccidendo quarantadue uomini e ferendone sessantanove.

Alle sette di sera arrivarono a tiro della corazzata ferma alla banchina. Mentre la flotta sfilava in formazione, scendendo il fiume, cento cannoni aprirono il fuoco contro la casamatta già malconcia dell'*Arkansas.*

Il cielo della sera avvampava per il furioso bombardamento e le palle di ferro dei cannoni unionisti facevano scintille quando colpivano la corazza della nave sudista. Quell'inferno di cannonate durò per tutta la notte. Alle prime luci del mattino l'ammiraglio Farragut e il contrammiraglio Porter osservarono ansiosi con i binocoli nella speranza che l'*Arkansas* fosse affondata nelle fangose acque del Mississippi. Ma rimasero esterrefatti nel vedere che era ancora testardamente a galla lungo la banchina e inoltre rispondeva al fuoco con aria di sfida.

«Gli yankee non sanno quando devono smetterla», osservò Brown con un amaro sorriso. E siccome non era uomo da sottrarsi al combattimento, ordinò all'equipaggio di prepararsi a portare l'*Arkansas* all'offensiva.

La corazzata non era affatto in condizioni di battersi una seconda volta contro forze soverchianti, ma uscì egualmente a tutto vapore contro la flotta unionista appoggiata da una tempesta di cannonate delle batterie costiere confederate che avevano aperto il fuoco per proteggerla. I cittadini assediati di Vicksburg osservarono affascinati la corazzata andare ad affrontare l'intera flotta delle navi nordiste per la seconda volta in ventiquattro ore.

Prima che potesse sparare un solo colpo, l'*Arkansas* fu centrata da una palla a due teste in ferro battuto del peso di 102 chili sparata da un grosso calibro unionista. Il proiettile, due palle di ferro unite da una sbarra, che assomigliava a un enorme manubrio da ginnastica, sfondò la parte inferiore della casamatta, attraversò la corazza sbrecciando il pesante fasciame di legno e devastò la sala macchine. Il direttore City fu scaraventato contro una paratia e perse i sensi.

«Aiutatemi a trasportare il signor City in coperta!» gridò uno dei fuochisti.

Un altro fuochista, appena visibile nella nuvola di vapore che stava saturando la sala macchine, afferrò City per i piedi e insieme riuscirono a trasportarlo fino al ponte di batteria.

Il proiettile, dopo avere devastato la sala macchine, rendendone inutilizzabile una, uccidendo due fuochisti e ferendone parecchi altri, proseguì la sua corsa attraversando il dispensario, spargendo una nuvola di rottami e schegge. Si lasciò dietro un pilota morto, William Gilmore, che si era im-

barcato volontario in sostituzione dei due piloti perduti nello scontro con la *Carondelet*, prima di conficcarsi nel legno del fasciame dietro la corazzatura della fiancata opposta. James Brady, quel coraggioso pilota che aveva retto la ruota del timone durante la battaglia del giorno precedente, rimase ferito e fu scaraventato in acqua fuori bordo.

Al tramonto l'*Arkansas*, con una macchina che girava appena, tornò arrancando alla sua banchina sotto Vicksburg e per la seconda volta fece sbarcare i morti e i feriti. Ma neanche le navi unioniste se la cavarono senza perdite. Parecchie furono colpite dal preciso tiro dei confederati e subirono gravi danni. I morti e i feriti uguagliarono, se non superarono, quelli dell'*Arkansas*.

I giorni successivi trascorsero lentamente, mentre si completavano le riparazioni quanto mai necessarie. Il comandante Brown si divertì un mondo a mettere in allarme gli equipaggi dell'ammiraglio Farragut. Ogni giorno, a ore diverse, ordinò di accendere le caldaie. Non appena il fumo nero cominciava a sollevarsi dalla sua ciminiera, l'intera flotta unionista, convinta che la corazzata tornasse fuori, metteva le macchine sotto pressione. I fuochisti erano già sudati per il caldo dell'estate e l'accensione delle caldaie faceva salire a livelli notevoli la temperatura a bordo.

Imperterrito, Farragut ordinò un altro attacco. All'alba del 22 luglio le navi federali ritornarono in forze. La corazzata *Essex* si mise in testa alla colonna e, sotto il tiro delle batterie confederate, puntò dritta contro l'*Arkansas*. Non vi sarebbe stato momento migliore, perché a bordo c'erano soltanto ventotto, tra ufficiali e marinai, dei duecento uomini dell'equipaggio: gli altri erano in ospedale, feriti o malati.

Con le bocche dei cannoni distanti solo pochi metri, le due navi si scambiarono bordate a bruciapelo. I colpi nordisti sfondarono la corazzatura di poppa e spaccarono quasi in due la canna del pezzo poppiero di dritta, uccidendo otto uomini e ferendone sei, in pratica metà dell'equipaggio superstite. Eppure, sparando con tutti i pezzi disponibili, i cannonieri confederati riuscirono a respingere il nemico.

Mentre la *Essex* gravemente danneggiata scendeva alla deriva lungo il fiume, con la ciminiera bucherellata, le condotte di vapore a pezzi e grosse falle spalancate nello scafo, le batterie sudiste la inquadrarono e ne spazzarono la coperta, fracassando le lance e l'ancora prima di ferirne anche il comandante.

L'ariete veloce *Queen of the West* sbucò a tutta forza dal fumo e investì

la fiancata della nave ribelle. L'*Arkansas* tremò sotto l'urto e per un momento parve che lo scafo dovesse cedere. Ma riuscì a sopportare la botta, tornò a raddrizzarsi e riversò un fuoco infernale addosso all'avversario, riuscendo a ricacciarlo.

Per la flotta unionista fu un'altra delusione, sembrava impossibile riuscire ad avere la meglio su quell'incredibile vascello confederato. L'ammiraglio Farragut fece saggiamente sospendere l'attacco.

«Lei deve restarsene a letto, oppure subirne le conseguenze.» Il chirurgo dell'esercito che aveva visitato Isaac Brown parlò con un tono che non ammetteva obiezioni.

«Ma io ho una nave e un equipaggio che hanno bisogno di me», protestò debolmente Brown.

«Da morto sarebbe loro di poco aiuto», lo ammonì il chirurgo, «e lei finirà proprio così se non seguirà le mie istruzioni.»

Alla fine, dopo una futile discussione, Brown fu trasportato su un carro a Grenada, Mississippi, dove ebbe l'ordine di riposarsi e di riprendersi dalla stanchezza e dalle ferite, in casa di un vecchio amico. Sfortunatamente, quella pausa fu di breve durata.

«Che io sia dannato se lascerò partire la mia nave senza di me», scattò Brown, quando apprese che l'*Arkansas* aveva ricevuto l'ordine di intervenire nella battaglia per Baton Rouge. «Il direttore City è in ospedale e senza di lui a controllare le macchine non si può dire che disastro succederà.»

Brown aveva lasciato l'ordine a Stevens di non spostare la nave. Ma sotto le pressioni e gli ordini del comandante le forze navali del settore, Stevens non poté fare altro che obbedire e salpò alla volta di Baton Rouge, 483 chilometri più a valle.

Se c'era una cosa che non mancava a Isaac Newton Brown era il fegato. Lasciato il letto, salì a bordo del primo treno per Vicksburg. Era appena in grado di muoversi, ma effettuò quel viaggio di 290 chilometri disteso su un mucchio di sacchi postali. Ancora sofferente, noleggiò un carro per farsi trasportare a destinazione.

Tuttavia arrivò con quattro ore di ritardo. La sua corazzata era salpata senza di lui per il suo ultimo viaggio.

La nave era adesso comandata dal suo vice, il tenente di vascello Henry Stevens. In piedi a prua, mentre scendeva il fiume verso Baton Rouge, Stevens osservava con molta apprensione le acque fangose. Anche se tutti i danni erano stati riparati e se l'*Arkansas* era formidabile come quando ave-

va affrontato tutta sola l'intera flotta unionista, senza Brown l'equipaggio si sentiva infelice. E senza il direttore City qualunque problema in sala macchine sarebbe potuto diventare un grosso guaio. Il nuovo direttore di macchina era un giovane ufficiale dell'esercito senza la minima esperienza di macchinari navali. E già una volta, a metà strada, la nave aveva dovuto fermarsi mentre venivano effettuate frettolose riparazioni.

La mattina dopo, mentre l'invitta *Arkansas* scendeva lungo la corrente piena di gorghi sedimentosi, lasciandosi dietro una scia di fumo che usciva dal fumaiolo rozzamente rattoppato, Stevens avverti un lontano rombo di tuono. Riconobbe il fragore della battaglia: l'artiglieria pesante batteva le campagne della Louisiana e si rese conto che l'attacco da terra da parte delle truppe confederate per strappare Baton Rouge ai nordisti era già stato sferrato.

Balzò giù nel ponte di batteria da un boccaporto spalancato, poi scese lungo la scaletta in sala macchine e chiese: «Come reggono le macchine?»

«Non molto bene, signore», rispose sincero il macchinista, «sono del tutto inaffidabili.»

Com'era prevedibile, cinque minuti dopo la macchina di sinistra inspiegabilmente si arrestò.

«Vi ho chiamati a rapporto per sentire la vostra opinione se continuare o meno verso Baton Rouge», disse il tenente Stevens al gruppo di ufficiali riuniti nel quadrato. «Mi hanno assicurato che le macchine possono essere riparate e rimesse in funzione. Ma non mi garantiscono quanto andranno avanti.»

«Potremmo andare più veloci se l'equipaggio si mettesse ai remi», mormorò in tono sarcastico il tenente Charles Read.

Stevens girò lo sguardo attorno al tavolo. «Avete davanti a voi dei foglietti di carta. Voglio che ciascuno scriva la propria opinione se continuare o meno. Non mettete alcuna firma. Voglio che esprimiate il vostro parere senza timore di rappresaglie.»

Uno alla volta, con un mozzicone di matita che si passarono l'un l'altro, gli ufficiali annotarono la loro opinione sui foglietti e poi li gettarono in un berretto al centro del tavolo. Stevens scrisse il suo biglietto per ultimo, poi rimestò il contenuto del berretto.

«Adesso vediamo la nostra sorte», disse, pescando i foglietti, aprendoli e leggendone il contenuto. «Continuare, continuare, continuare, Baton Rouge, continuare, combattere, continuare...» E proseguì fino all'ultima rispo-

sta: la decisione era stata unanime.

Stevens spinse indietro la sedia e si levò in piedi a capotavola. «Signori, tornate ai vostri posti. Abbiamo un appuntamento, a Baton Rouge.»

Il tenente Stevens fissò le tre navi unioniste che risalivano il fiume da Baton Rouge. «Ecco la nostra vecchia amica *Essex*», disse al nuovo pilota. «La speroni. Poi finiremo anche le altre due.»

L'*Arkansas* si stava avvicinando all'ultima curva del fiume prima di entrare in un tratto più stretto che fiancheggiava la città assediata, quando Stevens uscì e si rizzò in piedi sul tetto della casamatta a scrutare in distanza con il binocolo. Poteva osservare l'artiglieria confederata sulla sponda occidentale che faceva un coraggioso tentativo di impedire alle navi nordiste di bombardare le posizioni delle truppe ribelli. Era appena rientrato al riparo nella timoniera quando un rumore stridulo si fece sentire per tutta la nave. La macchina di destra si fermò improvvisamente e l'elica di sinistra fece compiere alla corazzata un quarto di virata, mandandola ad arenarsi su un banco di sabbia.

Il direttore di macchina novellino salì a fare rapporto: «Si è spaccato il perno della biella», spiegò, «montiamo una forgia nel ponte di batteria e il fabbro ne forgerà a martellate uno nuovo da inserire sull'albero oscillante.»

«Quando potremo riprendere la navigazione?» chiese Stevens.

«Verso l'alba», rispose il direttore di macchina tergendosi la fronte nera di grasso con uno straccio sporco. «Ne sono quasi certo.»

Come promesso, la macchina riprese a funzionare allo spuntare del sole e l'*Arkansas* cominciò immediatamente a muoversi per liberarsi dal banco di sabbia. Le cannoniere unioniste non avevano attaccato durante la notte per paura di finire in secca a loro volta.

«Punti contro la *Essex*», ordinò Stevens al pilota.

La corazzata uscì a marcia indietro nella corrente e stava per puntare verso Baton Rouge quando all'improvviso la macchina di sinistra si arrestò con uno scricchiolio. Spinta soltanto dalla macchina di destra frettolosamente riparata, la corazzata tornò a percorrere un mezzo giro prima di andare a piantare lo sperone nel fango della riva.

«Mi spiace, comandante», disse il direttore, con la sconfitta dipinta sul volto, «la macchina di sinistra non è riparabile.»

«Allora è finita», mormorò disperato Stevens e, pieno di rammarico, ordinò di abbandonare la nave.

Mentre veniva passata parola, i marinai tornarono alle loro cuccette e

cominciarono a raccogliere quel poco che potevano portare con sé. Erano tutti tristi e addolorati. Non riuscivano a credere che la loro amata e bellicosa unità sarebbe morta senza combattere. Poi, come a un funerale, scesero solennemente in fila dalla prora sulla riva.

Stevens chiamò con un cenno uno dei suoi ufficiali: «Tenente Wharton».

«Comandi.»

«Appena saranno tutti a terra, assuma il comando e li faccia radunare in ordine.»

«E lei, comandante?»

«Io darò fuoco alla nave.»

Una fila interminabile di uomini attraversò a guado il basso fondale e si radunò sulla terraferma. I più alti aiutarono quelli più bassi a trovare l'equilibrio. Erano una banda di straccioni, seminudi e sporchi. Reggevano fra le braccia quel poco che avevano potuto portare via: un fucile, un fagotto di capi di vestiario sporchi, lettere e fotografie di casa. Soltanto Stevens e Read rimasero a bordo.

«Gli uomini hanno caricato e innescato tutti i pezzi», riferì Read.

«Bene», rispose Stevens, «questo le darà un caloroso addio. La traccia di polvere è già stata stesa?»

«Dritta fino alla santabarbara», annuì Read.

«Benissimo, meglio che lei vada a terra, ora.»

Poi, con il volto rigato di lacrime, Stevens diede alle fiamme la nave da guerra che aveva comandato per meno di tre giorni.

L'equipaggio rimase solennemente in piedi a terra a osservare la sua nave. Il fumo cominciò a sollevarsi sopra la corazzata, mentre le fiamme divampavano sui ponti e dai portelli. La *Essex* si era avvicinata e sparava granate dall'ansa del fiume contro le fiancate dell'*Arkansas*. Poi, con un rombo assordante, la santabarbara esplose. L'acqua irruppe a bordo riversandosi a poppa, la prua si sollevò e la corazzata scivolò dal punto in cui si era arenata e cominciò a scendere alla deriva lungo la corrente; la casamatta era diventata un inferno di fiamme e uno alla volta i suoi cannoni cominciarono a sparare da soli come in un gesto finale di sfida. Poco dopo la nave eruppe in una formidabile esplosione e scomparve sott'acqua.

Nessun nemico mise mai piede sulla sua coperta, nessuna nave o flotta di navi dell'Unione l'aveva sconfitta. Ne aveva date più di quante ne avesse prese e aveva combattuto fino all'amara fine sconfiggendo i migliori fra i migliori. Poche navi nella storia si erano mai battute in simili condizioni di svantaggio ed erano sopravvissute. Costruita in fretta, con materiali racco-

gliticci e di recupero, durante la sua breve vita aveva fatto l'impossibile.

La straordinaria carriera dell'*Arkansas* era durata soltanto ventitré giorni.

Stranamente, la corazzata non ebbe mai la fama che la storia accordò alle sue consorelle. La *Merrimack* o *Virginia*, a seconda delle simpatie di ciascuno, è molto più nota. La tremenda lotta ingaggiata dalla *Tennessee* prima della resa nella baia di Mobile è stata ricordata con maggiore ampiezza. Sono stati scritti libri sull'*Albemarle*, ma nessuno sull'*Arkansas.* Forse la sua mancanza di notorietà è dovuta al fatto che causò tanti dispiaceri alla marina nordista, e sono sempre i vincitori a scrivere la storia.

L'*Arkansas* riposa sotto il fango del Mississippi, perduta e dimenticata e, per quanto si può dire, non è stata mai recuperata. È stata citata una sola volta, sessantacinque anni dopo la sua distruzione, e quella volta fu scambiata per la fregata unionista *Mississippi.*

Da un articolo apparso sul giornale di Baton Rouge nel giugno 1927:

> «Una quantità di granate e di scheletri umani, che si ritiene siano gli ultimi resti dell'ammiraglia di George Dewey, il futuro eroe della baia di Manila, è stata riportata in superficie dalla Thompson Gravel Company poche miglia a nord di Baton Rouge, sulla sponda occidentale del fiume.
>
> «Una granata da 75 mm donata a James R. Wooten della Commissione autostrade della Louisiana da P.A. Thompson della società cavatrice di ghiaia era stata sparata da un cannone confederato, stando a quanto affermato dal maggiore J.C. Long, dell'Ufficio Federale delle Strade Pubbliche, esperto in questo genere di lavori. Secondo lui le apparenze sembrano confermare che la granata sia stata sparata e che sia proprio del tipo usato dai confederati.
>
> «La nave comandata da George Dewey, che stava risalendo il fiume con l'ammiraglio Farragut, fu messa fuori combattimento dall'artiglieria confederata sotto Port Hudson, poi andò alla deriva lungo il fiume e infine si arenò sulla riva poche miglia a monte di qui, dove prese fuoco e la maggior parte del suo equipaggio riuscì a salvarsi. Si ritiene che gli scheletri umani e le granate siano di quella nave e che la granata confederata si sia conficcata nello scafo dopo essere stata sparata. Una delle granate pesava 46 chili».

II
Scendi sull'argine

Novembre 1981

Quando diedi inizio alle ricerche dell'*Arkansas*, cercai di trovare un altro spirito avventuroso capace di gettare al vento la cautela e di sostenere sforzi e spese come me. Per questo feci come Ernest Shackleton, il famoso esploratore polare britannico, il quale una volta mise un annuncio sul *London Times* chiedendo volontari per la sua spedizione al Polo Sud. Ricevette oltre mille risposte. Io parafrasai il suo annuncio e lo feci pubblicare sul *Wall Street Journal:*

> Cerco uomini disposti finanziare ricerca relitti di navi perdute. Qualche pericolo. Molte frustrazioni. Lunghe ore di noia in mare. Insuccessi spesso possibili. Guadagni sull'investimento improbabili. Grande soddisfazione personale in caso di successo. Contattare Clive Cussler, National Underwater & Marine Agency, Austin, Texas.

Ricevetti due risposte da persone che erano soltanto incuriosite, e nessuna offerta di finanziamento.

Nel corso degli anni avevo imparato che chiedere soldi era una causa persa e avevo deciso che era meno frustrante finanziare le spedizioni della NUMA con i diritti d'autore dei miei libri, saggia decisione della quale non mi sono mai dovuto pentire. Non c'era altro da fare: o questo, o lasciare il denaro in eredità ai miei figli.

Credo che con quello che spendo andando alla ricerca di navi affondate potrei mantenermi un'amante, ma non sarebbe carino nei confronti della signora che è la mia cara moglie da quarantuno anni. Per di più, la soddisfazione derivante dalla scoperta di qualcosa di importanza storica che è andato perduto da molti anni ha un valore più durevole del semplice sesso. Certo, non pochi uomini e un buon numero di donne potrebbero non essere d'accordo con me, ma in fin dei conti non sono mai stato accusato di essere normale. Si tratta di una sfida fra me e il mondo, e fin troppo spesso è il mondo a vincere.

Accompagnato soltanto dal colonnello Walt Schob e dal gradiometro Schonstedt, perlustrammo in su e in giù il fiume Mississippi in Louisiana con fondi limitati e scoprimmo le corazzate confederate *Manassas*, *Louisiana* - affondata durante la conquista di New Orleans da parte dell'ammiraglio Farragut - e l'invitta *Arkansas.* Il ritrovamento di quest'ultima mi diede una soddisfazione particolare per il suo sorprendente stato di servi-

zio, ignoto a tutti tranne i devoti e appassionati studiosi della storia della guerra civile.

Il consiglio migliore che posso dare a chiunque stia cercando un sito storico in una piccola città è di recarsi subito dallo sceriffo locale o dal capo della polizia. Spiegate loro quello che sperate di ottenere e chiedetegli aiuto e assistenza. Parlando chiaro e sinceramente non ho mai incontrato problemi e sono sempre stato accolto a braccia aperte, ricevendo un'amichevole cooperazione. Troppo spesso gli estranei che si mettono a curiosare lungo un fiume o nei campi di una piccola città vengono trattati con manifesta diffidenza dalla popolazione locale; ma se dite loro che lo sceriffo ha approvato il vostro progetto, sarete sempre accolti come vecchi amici.

Dopo un viaggio in auto da New Orleans sotto un acquazzone, Walt Schob e io arrivammo nella parrocchia di West Baton Rouge per metterci alla ricerca della tomba della corazzata confederata *Arkansas.* Ci recammo direttamente all'ufficio dello sceriffo della parrocchia (la Louisiana è suddivisa in parrocchie anziché in contee). Dopo una breve anticamera, fummo convocati nell'ufficio dello sceriffo Bergeron. Era un omone cordiale che sorrideva sempre e parlava con la dolce cantilena del Sud. Per quanto esteriormente fosse caloroso e pieno di umorismo, in un certo senso si capiva che non era il tipo che vi sarebbe piaciuto incontrare se vi avesse dato la caccia in qualche strada isolata di campagna o lungo qualche ramo paludoso del fiume.

Una volta chiarite le nostre intenzioni, lo sceriffo Bergeron ci prestò generosamente il battello da ricerca del suo dipartimento, un'imbarcazione ben fatta in alluminio che era stata progettata e realizzata da un fidato ospite del carcere. L'unico nostro onere sarebbe stato quello di pagare uno dei suoi vice che l'avrebbe manovrata.

Ho anche scoperto che quasi tutte le città e cittadine situate lungo il fiume o nelle vicinanze sono dotate di un'imbarcazione di proprietà o di uno degli agenti o della squadra di vigili del fuoco. Scoprimmo ben presto che il battello che ci avevano assegnato serviva per lo più per dragare il fiume alla ricerca di qualche annegato. La mattina seguente fummo seguiti lungo l'argine da una piccola folla di curiosi mentre rimorchiavamo avanti e indietro il nostro gradiometro. Vedendo il cavo teso a poppa, continuavano a chiederci dalla riva: «Chi è annegato? Qualcuno che conosciamo? Quanti sono i morti?» Nessuno ci credette quando rispondemmo che stavamo cercando il relitto di una vecchia nave.

Il vantaggio delle ricerche in un fiume rispetto al mare aperto è che c'è

qualcos'altro da guardare oltre all'acqua. La superficie, inoltre, è molto più tranquilla e le sole onde sono quelle sollevate da un rimorchiatore che traina una fila di chiatte. Il battello che lo sceriffo Bergeron ci aveva prestato aveva una cabina piccola e comoda che ci riparava dal sole e dalla pioggia. Un'altra grande gioia, quando si lavora con gente nata e cresciuta nei dintorni, è che ti raccontano storie affascinanti. Gli estranei sono soggetti ideali cui raccontare tutti i pettegolezzi, i misteri e i segreti del posto. Io sono sempre felicissimo di stare ad ascoltare. Non si sa mai, potrebbe venirne fuori la trama per un prossimo libro.

Il vicesceriffo cui Bergeron ci aveva affidati pilotava la nostra elegante barchetta costruita da un detenuto su e giù per il fiume senza lagnarsi mai. Se ne stava seduto pazientemente, cambiando rotta in base alle richieste di Schob, che teneva gli occhi fissi sul suo strumento. Una sola volta si rivolse a me per chiedermi: «Ma cos'è che state cercando?»

«Un vecchio relitto della guerra civile», risposi io.

Mi studiò con aria divertita: «Ma per quale motivo?»

Pensai che la solita risposta «perché è lì» non lo avrebbe soddisfatto e gli confidai: «Perché si tratta dell'unica nave confederata che gliele abbia suonate come si deve a quei maledetti yankee».

Gli si accesero subito gli occhi come due abbaglianti: «Ehi, questo sì che mi piace».

E fu a questo punto che ci offrì del caffè dal suo thermos. Una cosa devo dire, a proposito del caffè sudista fatto in casa con aggiunta di cicoria. Se avete i vermi, ve li fa passare per sempre.

Qualche volta mi piacerebbe stare disteso su un'amaca, quando le ore passano e il gradiometro continua a canticchiare la sua canzone, e innaffiare di Dom Perignon una cenetta di fagiano arrosto freddo e caviale. Non fa mai male pensare in grande. Di solito devo accontentarmi di un sandwich con la mortadella annaffiato con una bottiglietta di succo di frutta per vecchi. Continuo a dirmi che sto sbagliando.

Cominciammo le ricerche sopra la punta del Negro Libero, all'attracco dell'Ansa del Mulatto (che razza di nomi hanno questi posti lungo il fiume), circa sei chilometri a nord di Baton Rouge. Quello era il punto in cui, stando ai documenti, l'*Arkansas* si era incagliata prima che venisse data alle fiamme. L'unica domanda era: quanto era andata alla deriva, oltre la curva del fiume, prima di affondare?

Come accade per la maggior parte dei disastri, c'erano stati molti testimoni oculari della fine della corazzata, ma nessuno diceva con precisione

in che punto era esplosa e colata a picco. Un resoconto, veramente affascinante da leggere, era stato preso da un libro intitolato *A Confederate Girl's Diary* di Sarah Morgan Dawson. L'autrice, quando era ancora adolescente, aveva osservato dall'argine l'equipaggio sudista abbandonare la nave e darla alle fiamme. Descrisse l'*Arkansas* come «una brutta goffa barca piatta rugginosa con una grande scatola quadrata al centro e grossi cannoni che spuntavano dai lati e dal davanti. La coperta era affollata di uomini rozzi e sporchi che parlavano tutti insieme e consumavano frettolosamente la prima colazione. Quella era la grande *Arkansas*! Iddio la benedica e la protegga, insieme con i valorosi uomini che ha a bordo».

Come sono sempre disposte a fare le ragazze, Sarah, con sua sorella Miriam e due amiche, andò incontro tutta eccitata ai giovanotti dell'equipaggio della corazzata e rimase particolarmente colpita dall'eroe Charles Read, che sapeva ridere di fronte alla morte ma arrossiva di timidezza parlando con la giovane e vivace Sarah. Stando al suo racconto, la corazzata si trovava esattamente sulla sponda destra del fiume, poco prima della curva, quando l'equipaggio la diede alle fiamme.

Io accettai la sua versione come un vangelo, scartando la notizia del vecchio giornale sul ritrovamento della fregata unionista *Mississippi* nella zona della cava di ghiaia, perché i resoconti dell'epoca sostenevano enfaticamente che la *Mississippi* era saltata in aria ed era affondata molto più a nord del centro di Baton Rouge.

La *Mississippi*, una delle fregate a vapore della marina nordista, era finita in secca e bruciata mentre tentava di oltrepassare la zona battuta dai cannoni del forte di Port Hudson, tenuto dai ribelli, ad almeno ventisette chilometri dalla tomba dell'*Arkansas.* George Dewey, l'eroe della baia di Manila durante la guerra ispano-americana, non era il comandante, ma il vicecomandante della fregata. Abbandonata dall'equipaggio, essa era scesa alla deriva in fiamme lungo la corrente finché la sua santabarbara era esplosa ed era colata a picco in fondo al fiume che le aveva dato il nome.

Per me era ovvio che la notizia secondo cui gli operai avevano trovato una nave del tempo della guerra civile nella cava della Thompson Gravel indicava la tomba dell'*Arkansas* e non certo quella della fregata nordista, che non avrebbe potuto arrivare così a valle. Il suo scafo fracassato giace sotto una vasta palude dove un tempo passava il letto del fiume, appena sotto l'isola del Profeta. Le granate trovate provenivano ovviamente dai cannoni della corazzata. Gli scheletri umani restano un mistero, dato che sull'*Arkansas* non erano state abbandonate salme ed era noto che quasi tut-

to l'equipaggio della *Mississippi* si era posto in salvo.

Il problema era di setacciare i fatti veri dalla pula delle vaghe voci. Una diceva che la corazzata era scesa alla deriva per un'ora o più prima di esplodere. Ammettendo una velocità massima di quattro nodi della corrente, Walt e io non corremmo il rischio di mancare il nostro obiettivo e ampliammo le ricerche da circa un miglio a monte del punto in cui si sapeva che la corazzata si era arenata sulla sponda ovest, fino a un punto posto quattro miglia a valle di Baton Rouge, cioè due buone miglia oltre il tragitto che avrebbe potuto compiere in un'ora e mezzo.

Avevo la sensazione che la valutazione del tempo e della deriva comprendesse anche l'intervallo fra il momento in cui il tenente Stevens aveva abbandonato la nave in fiamme e quello in cui la poppa, appesantita dall'acqua imbarcata, si era abbassata di qualche metro sollevando la prua dalla sponda. Soltanto allora la nave galleggiò libera e permise alla corrente di trascinarla oltre la curva lungo il tratto diritto verso Baton Rouge.

A torto o a ragione, ho sempre avuto questa folle idea di far partire i miei corridoi di ricerca dal punto più lontano, proseguendo poi verso la località presunta dell'obiettivo. I cercatori di relitti, per contro, sono per la maggior parte impazienti e partono dal centro per poi allargare sempre più le ricerche. Chissà chi ha ragione? Come per l'oro, i relitti sono dove riesci a trovarli.

Partendo da un miglio a monte della punta del Negro Libero, cercammo lungo la curva e proseguimmo verso sud per quasi cinque miglia, prima di ripercorrere il corridoio controcorrente. Allo scopo di non lasciare punti scoperti e di non mancare accidentalmente la tomba della nave, cominciammo la griglia di ricerca sulla riva orientale e ci spostammo verso quella occidentale, dove la situazione era più promettente. Tranne quando passavano sopra una condotta di gas o di petrolio, le letture magnetiche erano in genere insignificanti. Il tempo era tiepido e il fiume pigro. L'unico traffico era quello dei rimorchiatori alti sei piani che spingevano chiatte colossali. Li osservavo attentamente mentre si infilavano fra i piloni dei ponti che scavalcavano il fiume sperando che vi raschiassero contro con le fiancate. Ma non ci andarono mai nemmeno vicini.

Naturalmente l'unica anomalia che mandò il gradiometro fuori scala l'incontrammo nel corso dell'ultimo corridoio della griglia, lungo la sponda occidentale. Stupidi? Forse, ma se non avessimo trovato quel che cercavamo, sapevamo per lo meno dove non avremmo dovuto cercare più. La massima dice: *l'importante non è sapere dove sì trova, ma sapere dove non*

si trova.

L'*Arkansas* giace sotto un largo argine di pietra. Schob percorse a piedi tutta la zona, sistemando bottiglie di plastica dove il suo magnetometro segnalava la presenza di ferro. Le letture indicavano una massa enorme. Quando Walt finì il lavoro aveva un perimetro quasi perfetto della vecchia corazzata, 50 metri per 10,60. Non era una prova sufficiente per una identificazione sicura, ma la conferma venne in seguito.

Poco dopo aver consegnato i nostri dati agli archeologi dello Stato della Louisiana, un famoso storico molto interessato all'*Arkansas*, Fred Benton, celebre avvocato di Baton Rouge, accompagnò un anziano pastore, da lungo tempo residente a Baton Rouge, in cima al più alto edificio del centro della città.

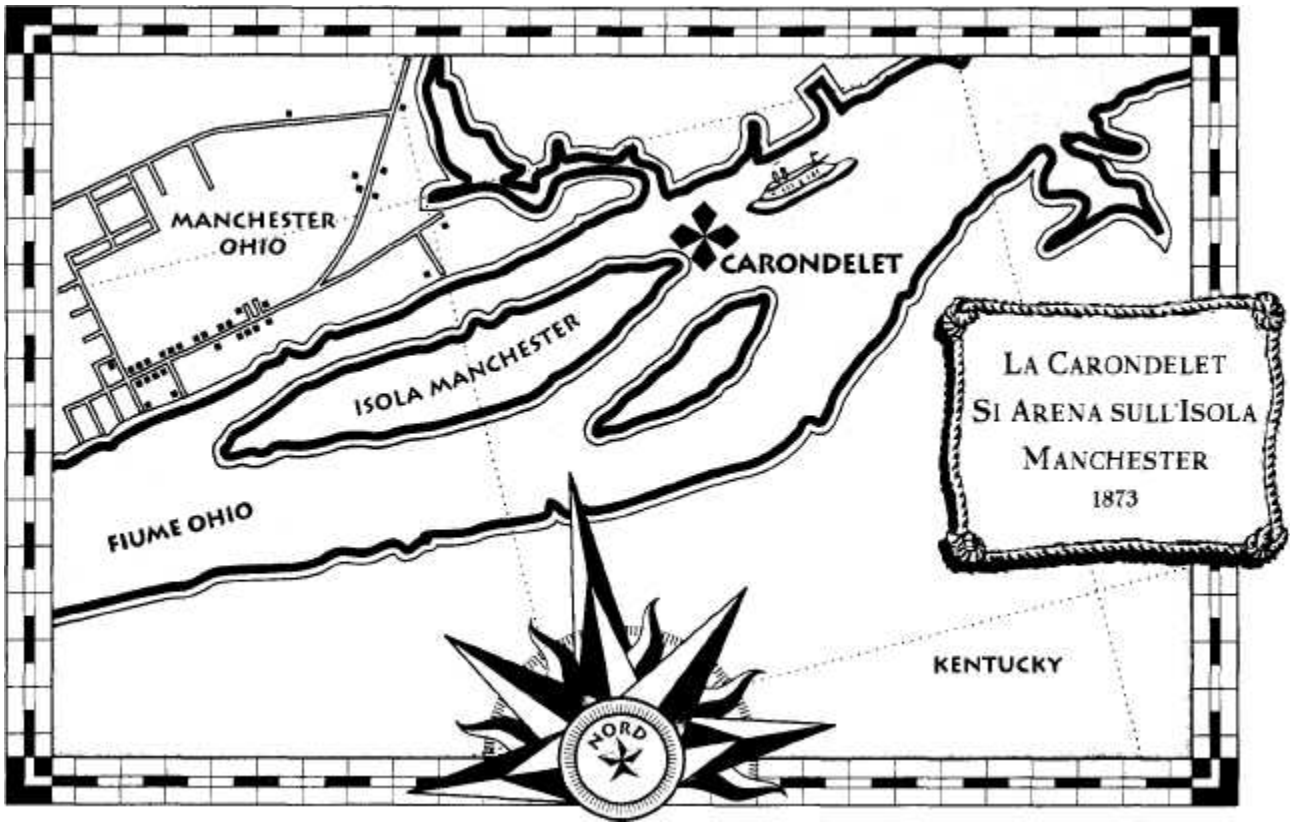
«Reverendo», gli chiese Benton, «saprebbe dirmi dove si trovava la Thompson Gravel Company?»

Il reverendo annuì e alzò una mano: «Proprio laggiù, sulla sponda ovest del fiume».

Benton notò che l'indice del reverendo puntava verso il punto preciso in cui Walt Schob e il sottoscritto avevano trovato l'unica colossale anomalia magnetica in un tratto di sette miglia lungo il fiume.

E fu così che Walt e io dichiarammo conclusa la ricerca.

PARTE QUINTA
La *Carondelet* nordista



I
La guerra del fiume
Febbraio 1862

«Cannonieri, pronti al fuoco», ordinò il capitano di fregata Henry Walke all'ufficiale che dirigeva il tiro delle batterie a bordo della *Carondelet* nordista. Walke osservò con cautela la sua cannoniera corazzata arrivare a tiro un miglio sotto il caposaldo ribelle di Fort Donelson.

Isolata, la *Carondelet* cominciò a serrare sotto. Le altre cannoniere della squadra nordista del Mississippi, che avevano ricevuto l'ordine dal contrammiraglio Porter di appoggiare l'attacco al forte, erano ancora qualche miglio più a valle. Walke ordinò di aprire il fuoco e i tre cannoni ad anima liscia da 203 mm in caccia della casamatta corazzata scagliarono una grandine di palle di ferro attraverso il fiume. Ben presto furono affiancati dal tiro dei pezzi da 32 e da 42 libbre della fiancata di dritta. Per due ore, quella nave isolata mantenne un bombardamento costante, sparando centoquaranta granate contro le mura e all'interno della fortezza confederata.

Fort Donelson, situato in una posizione difensiva ideale, era stato eretto su uno sperone di roccia che si ergeva di una quarantina di metri sulla sponda occidentale del fiume e dominava un perfetto campo di fuoco di 180 gradi sul fiume Cumberland nel Tennessee. Tre batterie di pezzi pe-

santi puntavano le loro bocche sull'acqua, una in vetta, la seconda quindici metri sotto e la terza appena sei metri sopra la spiaggia. Sedici cannoni in tutto, e ciascuno di essi sparava contro la *Carondelet.*

Per molto tempo la corazzata unionista sembrò immune dai proiettili che esplodevano in acqua intorno a lei. Poi la corazzatura di 63 millimetri cominciò a infossarsi e ad ammaccarsi sotto il martellamento delle granate del forte. E quando una granata da 58 chili precipitò dal cielo, sfondò la casamatta ed esplose nella sala macchine, un grande urlo di gioia si levò dall'interno del forte.

Lo spostamento d'aria dell'esplosione nella zona delle caldaie fece cadere il fuochista Albert Floyd, che riuscì a rimettersi in ginocchio e diede intontito un'occhiata al suo compagno, William Jeppsen, steso bocconi sul pagliolato accanto a lui.

«Perdio, Billy, giurerei che quella granata ce l'avesse proprio con noi delle caldaie.»

Non un suono da Jeppsen.

Floyd alzò la voce, pensando che il sibilo del vapore che usciva da una condotta tranciata avesse coperto le sue parole: «Billy, mi hai sentito? Mi sembrava proprio che quella granata mirasse ai nostri ragazzi».

Ancora nessuna risposta.

Floyd si chinò per scuotere il collega e amico e, non incontrando resistenza, lo rivoltò supino.

A Jeppsen mancava gran parte del torace. Il suo stomaco era spalancato come un barattolo e lasciava intravedere gli organi interni. I lineamenti del suo volto erano orribilmente deformati. Un'infinità di schegge del fasciame fracassato gli sporgeva dalla pelle come gli aculei di un porcospino. A Floyd sembrò che l'amico fosse diventato un grottesco spaventapasseri insanguinato.

Raggiunse la scaletta più vicina incespicando per lo shock e la paura, vomitò e fuggì dalla sala macchine, urlando come un indemoniato.

«Ritiriamoci!» gridò Walke al capo pilota William Hoel, mentre il fuochista gridando come un isterico attraversava di corsa il ponte di batteria.

Facendo girare velocemente la ruota, Hoel fece allontanare la nave dal forte. Con la pressione ridotta a causa della condotta spaccata, le ruote centrali a pale riuscivano appena a far muovere la corazzata sulla superficie del fiume. Una seconda granata da 58 chili sparata dal grosso cannone rigato sulla rupe tranciò in due la colossale ancora della corazzata, spezzandola come un fuscello, poi rimbalzò sopra la timoniera anteriore e schiantò

parte della ciminiera prima di cadere nel fiume. Vapori soffocanti cominciarono a invadere il ponte di batteria costringendo i cannonieri ad affacciarsi ai portelli per respirare.

Mentre la cannoniera si ritirava, il bombardamento continuò senza soste. Tutte le lance appese alle gru furono fatte a pezzi; sezioni di corazza sulla linea di galleggiamento furono completamente sfondate e l'acqua cominciò a penetrare nello scafo da parecchie falle. La corazzatura metallica sembrava tranciata da un enorme scalpello.

«Le granate volavano sull'acqua come sassi tirati a rimbalzello», ricordò in seguito Walke. Ordinò di dare tutto vapore, il che non era molto.

Mentre si portavano lentamente fuori della portata dei pezzi del forte, uno dei cannoni della fiancata di sinistra esplose, ferendo dodici serventi. Schegge roventi sibilarono nell'aria e si conficcarono nelle assi del ponte, appiccandovi il fuoco.

Simon Grange, un marinaio cui era stato affidato il compito di caricare il cannone esploso, era rimasto ferito soltanto leggermente dalla deflagrazione. Grange aveva compiuto diciassette anni da pochi mesi. Aveva i capelli color sabbia e i suoi tentativi di farsi crescere la barba e assomigliare a un vero marinaio non erano stati coronati da un gran successo. Aveva un mento forte e un sorriso sghembo, e negli occhi ancora l'innocenza della gioventù.

Grange stava azionando furiosamente la maniglia di ferro della pompa antincendi quando un'ultima granata sudista penetrò dal portello aperto. Inorridito, vide i corpi di tre compagni volargli davanti, con le teste fracassate dall'esplosione, e cadergli ai piedi in un unico mucchio sanguinolento.

Il ponte di batteria della *Carondelet* aveva assunto improvvisamente l'aspetto di un macello. Schegge di metallo, frammenti di legno dell'armatura della casamatta e corpi mutilati erano sparsi dappertutto. Grange osservò con disgusto il sangue che dilagava e si mescolava al getto d'acqua della pompa antincendi prima di scomparire nelle commessure delle assi del pagliolato. Quando riuscì a spegnere l'incendio e cominciò ad aiutare i feriti, la vista della morte aveva fatto diventare duri e freddi i suoi occhi di ragazzo innocente.

Quella notte i morti e i feriti della *Carondelet* furono sbarcati e vennero compiute riparazioni provvisorie. La mattina seguente la corazzata raggiunse il resto della flotta. Le corazzate *St Louis*, *Pittsburgh* e *Louisville* l'accompagnarono su per il fiume a Fort Donelson, seguite dalle cannonie-

re di legno *Tyler* e *Conestoga*, quest'ultima comandata dal tenente Thomas Selfridge, già secondo ufficiale dello sfortunato *Cumberland*, affondato dalla *Merrimack.*

All'alba la battaglia riprese. L'ammiraglio Andrew Foote, comandante la squadra, ordinò alle sue unità di serrare sotto il forte. Fu un grave errore, che avrebbe provocato inutili distruzioni.

Con le navi in posizione sotto i suoi cannoni, il nemico non doveva più effettuare il tiro con l'alzo per raggiungere i bersagli. Invece cominciò il tiro diretto, che con l'aiuto della forza di gravità riuscì a sfondare la debole corazzatura del tetto delle casematte delle navi unioniste.

La *St Louis*, ammiraglia di Foote, fu centrata da una granata che uccise sul colpo il pilota con una scheggia che gli si piantò nel petto come una lancia, tranciò la ruota del timone e ferì l'ammiraglio, fratturandogli una caviglia. La *St Louis*, fuori combattimento, si allontanò dall'azione andando alla deriva.

Quasi nello stesso momento i cavi del timone della *Pittsburgh* furono tranciati dal fuoco della riva. Anch'essa fuori controllo, scese alla deriva la corrente fino a trovarsi fuori portata delle batterie nemiche. La *Louisville* fu centrata a sua volta da una cannonata ben aggiustata dei confederati sotto la linea di galleggiamento e cominciò subito ad affondare nel bel mezzo del fiume. Soltanto pochi compartimenti stagni la tennero a galla mentre si sforzava di ripiegare, con lo scafo appesantito dall'acqua che lo stava allagando.

Vista la brutta situazione in quella lotta impari, le due cannoniere di legno si affrettarono ad allontanarsi, lasciando ancora una volta da sola la *Carondelet* a sopportare tutta la potenza di fuoco del forte.

«Mantenere la rotta!» urlò Walke dal ponte di batteria verso la timoniera sovrastante.

Nascosta alla vista del nemico dal fumo dei propri pezzi, la corazzata solitaria continuò a sparare. Ma ben presto l'ago della bilancia della battaglia tornò a spostarsi a suo sfavore. Una granata esplose all'interno della camera di scoppio del pezzo in caccia di sinistra, aprendo come un fiore la volata del pezzo, uccidendo tutti i serventi e facendo rigonfiare all'esterno la corazza circostante, come se sulla casamatta si fosse sviluppata una grossa bolla.

Le granate dei confederati attraversavano sibilando il fumo e cadevano nel fiume tutto attorno alla *Carondelet.* Poi una leggera brezza lo dissipò,

consentendo ai cannonieri sudisti di aggiustare il tiro sul bersaglio. E i proiettili ricominciarono a cadere sempre più precisi sulla nave.

Uno colpì la timoniera, uccidendo il pilota che aveva sostituito Hoel. La pioggia di ferro abbatté la bandiera dell'Unione e scheggiò la corazza della casamatta come la corteccia di un albero sotto i colpi d'accetta. Dopo aver visto per un'altra ora la propria nave massacrata per la seconda volta senza riuscire a infliggere danni al nemico, Walke diede a malincuore l'ordine di portarsi fuori tiro.

Nel corso degli ultimi due giorni la sua nave era stata centrata in pieno da cinquantaquattro cannonate, aveva perso quaranta uomini tra morti e feriti, e i superstiti sanguinavano dalle orecchie per il continuo spostamento d'aria.

Walke si trovò davanti a un marinaio ferito sotto una coperta, accanto a una breccia aperta nella casamatta vicino a un cannone del quale era uno dei serventi. «Come stai, figliolo?» gli chiese a bassa voce.

«Ho un po' freddo, comandante.»

«Vai dabbasso, in sala macchine, a scaldarti un po'.»

«Non posso abbandonare il mio posto, signore», mormorò il giovane marinaio.

«Certo che puoi, se te lo ordino», sorrise Walke. «Vai, ora.»

Il marinaio non se lo fece ripetere due volte e si avviò zoppicando verso la sala macchine.

Henry Walke non aveva l'aspetto di un eroico marinaio coriaceo e indurito. Era alto, sottile ed emaciato, con uno sguardo perso, vacante nei suoi occhi scuri. Aveva i capelli neri come l'ebano, fitti e stranamente radi in una linea retta sulla fronte. Aveva il pizzetto, e sarebbe potuto sembrare il fratello gemello di Benjamin Disraeli, il primo ministro britannico.

Walke terminò l'ispezione ai danni, salì nella timoniera fracassata e si rivolse al pilota, William Hoel. «Ormeggiamo alla banchina principale di Cairo. Voglio i feriti a terra e in ospedale al più presto. Una volta sbarcati quelli, risaliremo il fiume fino all'arsenale di Mound City, Illinois.»

«Abbiamo avuto danni piuttosto gravi, comandante», osservò Hoel. «Ce n'è rimasta abbastanza, di nave, per poterla riparare?»

«Si potrà riparare», rispose fermamente Walke, osservando la sua cannoniera devastata.

Era orgoglioso di lei e del suo equipaggio. La *Carondelet* era stata la prima a entrare in azione e l'ultima a ritirarsi. Era molto malandata, ma sarebbe vissuta per tornare a battersi.

Pochi giorni dopo il comandante di Fort Donelson si arrese a Ulysses S. Grant, il quale fu felice di ammettere di essere in debito con quella cannoniera, dopo avere visto come le difese erano state ridotte dall'eroico fuoco della *Carondelet.*

Malcolm Chesley lavorava come carpentiere navale all'arsenale di Liverpool, in Inghilterra, prima della guerra. Nel 1860 era emigrato a Chicago, cercando lavoro come mobiliere. Quando scoppiò la guerra e divenne chiaro che l'Unione avrebbe avuto bisogno di carpentieri esperti all'arsenale di Mound City, Chesley si offrì volontario.

Era in piedi sulla banchina accanto al pesante baule in legno di ciliegio che conteneva i suoi preziosi arnesi, alcuni vecchi di quasi cent'anni e che aveva ereditato dal nonno. Mentre attendeva qualcuno che lo aiutasse a trasportare il baule a bordo, osservò la strana nave alla quale era stato assegnato per le riparazioni.

La *Carondelet* era una delle sette corazzate costruite per la guerra sui fiumi da un brillante ingegnere civile di nome James B. Eads, l'uomo che nel 1874 costruì il primo ponte a tre arcate sul fiume Mississippi, in uso ancor oggi per il transito delle automobili.

Quando cominciarono ad addensarsi le nubi della guerra, Eads propose di costruire una flotta di navi corazzate a vapore per operare contro i sudisti lungo i fiumi dell'Ovest. Il governo degli Stati Uniti finì per approvare la proposta e l'ingegnere completò il grosso progetto a tempo di record. Impiegando quattromila uomini a turno nell'arco delle ventiquattro ore, completò le nuove unità in cento giorni, parecchi mesi prima del famoso duello fra il *Monitor* e la *Merrimack* ad Hampton Roads. La *Carondelet* e le sue sei sorelle diventarono la prima flotta di corazzate al mondo a entrare in azione contro navi da guerra e fortificazioni terrestri nemiche.

Il suo nome poetico non derivava da una località esotica, ma dal barone de Carondelet, l'ultimo governatore spagnolo della Louisiana, che aveva dato il proprio nome alla piccola città nella quale Eads l'aveva costruita.

Non belle, ma robuste ed estremamente efficienti, le corazzate Eads, chiamate talvolta «Pook Turtles» perché assomigliavano a tartarughe con le loro fiancate inclinate, costituirono la punta di lancia dell'offensiva del generale Ulysses S. Grant da Fort Donelson a Vicksburg. Combatterono su e giù per il corso del Mississippi e lungo ogni fiume dal Tennessee al Texas. Come se stesse cercando la stella d'oro nell'elenco delle citazioni, la *Carondelet* fu presente a quasi tutti i combattimenti dal 1862 fino al 1864

inoltrato.

Chesley pensò di non aver mai visto una nave simile. Lo scafo era arrotondato alle due estremità, lungo 53 metri e largo 15. Dislocava 512 tonnellate e per poter manovrare in acque basse pescava soltanto 1,80 metri. Sullo scafo piatto era sistemata una casamatta oblunga, con le pareti a un angolo di 35 gradi sulle fiancate e di 45 gradi a prua e a poppa, e un tetto piatto. Quasi al termine della parte anteriore della casamatta si ergeva una timoniera ottagonale rivestita di ferro e quasi a livello del tetto. Nelle lamiere della corazza erano state fatte piccole feritoie quadrate per consentire la visibilità all'esterno.

Dietro la timoniera due fumaioli scaricavano il fumo di sei caldaie che alimentavano due macchine orizzontali ad alta pressione. Dietro i fumaioli, verso poppa, c'era una struttura rettangolare con una parte superiore arrotondata che racchiudeva le due ruote a pale laterali interne. Quattro lance, due per lato, erano appese alle loro gru. Il governo era consentito da due timoni.

La casamatta dalle pareti oblique aveva portelli che si potevano aprire e chiudere con scudi di protezione, e da essi si affacciavano tredici cannoni, tre a prua in caccia, quattro per fiancata e due a poppa in ritirata.

Chesley studiò i gravi danni riportati dall'unità sotto i cannoni di Fort Donelson. Era un vero miracolo, pensò, che stesse ancora a galla. E, a suo giudizio, tanto valeva cominciare a lavorare.

Un giovane carpentiere si avviò su per lo scalandrone verso la parte anteriore della nave e Chesley gli diede una voce: «Dammi una mano con i miei arnesi, per favore, collega».

L'uomo tornò e sollevò il pesante baule da un lato. Fece cenno con il capo verso i fori slabbrati nella corazza. «Questo dovrebbe tenerci occupati fino a Natale, non credi?»

«Forse addirittura fino a Pasqua», grugnì Chesley sollevando il baule dal suo lato.

Dieci giorni dopo la *Carondelet* riprendeva il suo posto nella flotta.

Henry Walke si frugò in tasca e ne trasse una vecchia pipa consunta. La caricò con il suo tabacco favorito della valle dell'Ohio da una sacca in pelle di foca. Poi cominciò un giro d'ispezione in sala macchine. Trovando tutto in perfetto ordine, si rivolse al direttore di macchina: «Soddisfatto delle riparazioni ai bruciatori delle caldaie?»

«Sembra tutto in ordine, comandante. Quando avremo acceso gli altri

bruciatori, aprirò le valvole e la nave dovrebbe cominciare a scaldarsi.»

La campana squillò violentemente in sala macchine. «Quello è il pilota», osservò Walke, «abbiamo mollato gli ormeggi.»

Il direttore di macchina annuì: «Indietro un quarto», ordinò a uno dei macchinisti che afferrò immediatamente una leva d'ottone e la spinse in basso.

«Mi informi se ha problemi», disse Walke.

«Non dubiti, comandante», disse il direttore sorridendo, «sarà con lei che mi lamenterò per primo.»

Walke annuì in silenzio, mentre accendeva la pipa.

«Posso chiederle dove stiamo andando?» chiese il direttore.

«All'isola Dieci», rispose Walke da sopra la spalla, «dove guarderemo in faccia il diavolo.»

La piazzaforte confederata all'isola Dieci costituiva la chiave dell'alto Mississippi. I confini fra Kentucky e Tennessee variavano in continuazione, e la linea sulle carte dipendeva dai capricci di un fiume che non riconosceva i confini decisi dagli Stati. All'epoca della battaglia per la supremazia fluviale, l'isola Dieci si trovava appena all'interno del Tennessee.

L'isola era una fortezza piantata quasi in mezzo al fiume Mississippi e impediva alla marina nordista di superarla. Allo scoppio del conflitto i confederati avevano saggiamente costruito sull'isola un vasto complesso di forti, undici in totale. E le batterie multiple presentavano quasi sessanta cannoni.

Inoltre, sopra le fortificazioni si ergeva una batteria galleggiante, irta di sedici cannoni, con pompe per sollevare e abbassare la sua piattaforma. Queste potenti batterie, oltre a un contingente di circa settemila soldati sulla sponda orientale, consentiva ai sudisti il controllo totale del corso superiore del fiume.

E per vincere la guerra dei fiumi le forze dell'Unione avevano l'assoluta necessità di conquistare l'isola Dieci.

Sotto le fortificazioni, i nordisti avevano rimorchiato una lunga fila di bombarde che avevano poi appostato lungo la riva, riparate sotto gli alberi che avevano quasi le radici nell'acqua. Le bombarde erano poco più che zatteroni dalle fiancate spioventi con un grosso mortaio al centro; tutt'attorno erano ammucchiati le palle e i barili di polvere. Per infilare l'immenso proiettile nella corta canna del pezzo occorreva sollevarlo con un picco-

lo argano.

I serventi caricavano le enormi granate, accendevano la miccia con il focone e poi uscivano da un portello per andare ad accucciarsi dietro una paratia in coperta. Tenendo aperta la bocca per evitare lo sfondamento dei timpani e coprendosi le orecchie con le mani a coppa, attendevano che il pezzo sparasse. Nonostante tutte queste precauzioni, la maggior parte dei marinai delle bombarde diventavano sordi.

All'alba, l'intera formazione nordista apri il fuoco contro le batterie dell'isola.

I giorni passavano mentre l'attacco continuava da terra e dal fiume. I confederati, che i nordisti credevano si sarebbero arresi all'arrivo delle cannoniere, resistevano con comodo, rispondendo al fuoco ogni volta che individuavano un bersaglio.

Il generale di divisione nordista John Pope, che comandava un esercito di dodicimila uomini, era accampato sulla riva occidentale del fiume a valle dell'isola. Pensava che, se fosse riuscito a far attraversare il fiume alle sue truppe e ad attaccare l'isola da sud, i ribelli sarebbero stati tagliati fuori e non avrebbero avuto altra scelta che ripiegare, lasciando il controllo del fiume ai nordisti. Come piano era valido, ma occorreva una cannoniera che superasse quella grande massa di cannoni sull'isola e facesse tacere le batterie da campagna che avrebbero potuto ostacolare il passaggio del fiume.

L'ammiraglio di divisione Foote, che comandava la flottiglia delle cannoniere unioniste, era nettamente contrario all'idea, convinto che i cannoni sudisti avrebbero fatto a pezzi tutte le navi che avessero tentato di passare oltre i forti dell'isola.

Soltanto uno dei comandanti delle cannoniere non era d'accordo con le pessimistiche previsioni di Foote. Sotto una tenda dell'esercito accanto al fiume, la discussione si stava arroventando.

«Dobbiamo trovare un'altra via», sosteneva l'ammiraglio Foote.

«Il bombardamento con i mortai sta avendo ben poco effetto», riconobbe il generale Pope, ed era la verità. Seduto su uno sgabello da campo, strofinava l'una contro l'altra le suole degli stivaloni neri, facendone cadere pezzi di fango scuro, mentre si accarezzava la fitta barba e sorseggiava il suo tè preferito da una tazza di latta. «Abbiamo bisogno dell'appoggio della marina. Soltanto allora le mie truppe potranno conquistare l'isola.»

«Se io perdo una delle mie navi nel tentativo di superare sessanta cannoni, che aiuto le posso dare?» Foote soffriva ancora molto per la caviglia

fratturata a Fort Donelson e la sua salute complessiva stava peggiorando rapidamente sotto la tensione del comando.

Parecchi comandanti delle sue cannoniere ascoltavano attentamente, senza fare commenti.

Anche Walke stava seduto ad ascoltare, con lo sguardo fisso a terra, immerso nei suoi pensieri. Poi improvvisamente alzò gli occhi e parlò lentamente, ma in tono deciso. «Io sono sicuro di poter fare passare la *Carondelet* oltre l'isola Dieci, ammiraglio. Il mio equipaggio è il più esperto della flotta. Non è nuovo al fuoco nemico. Se passiamo nel cuore della notte, abbiamo buone probabilità di successo.»

«Per lo meno c'è qualcuno con un po' di coraggio, in marina», commentò acido il generale Pope.

L'ammiraglio di divisione Foote finse di non avere udito e fissò Walke. Foote era un uomo dall'aspetto mite, con dolci occhi castani. Molto rispettato dai colleghi e dai superiori, era riuscito ad arrivare al suo grado grazie all'esperienza e alla saggezza delle proprie decisioni. I suoi capelli erano rimasti scuri, del colore naturale, ma la sua ispida barba era diventata grigia. Era stanco di una guerra che durava appena da un anno.

Si chinò in avanti e congiunse le mani: «I tuoi colleghi non ritengono che sia possibile. Perché dovrei correre il rischio di perdere te e il tuo equipaggio?»

«La *Carondelet* è una nave fortunata, ammiraglio. Ha combattuto in tutte le azioni sui fiumi da qui a Belmont ed è sopravvissuta. Se c'è una nave che può farcela, questa è la mia. Io sostengo che quando la guerra finirà, sarà ancora a galla. Le giuro che se mi permette di tentare il passaggio riuscirò a farcela.»

Foote fissò duramente e a lungo Walke, poi disse a bassa voce: «Se ho imparato qualcosa in tutti i miei anni in marina, è di non criticare, dopo, i miei comandanti. Se ritieni che la tua nave riesca a farcela quando tutti gli altri ufficiali presenti ritengono che sia una pazzia, allora è una pazzia che condivido. Ho fede nel tuo fervore, Henry, e nella tua devozione. Porta la tua nave senza guai oltre quella maledetta isola. Mi hai capito?»

«Si, ammiraglio, può contare su di me.»

«Bene», grugnì Foote, «suonategliele sode.»

«Amen», sospirò il generale Pope, «amen.»

I preparativi furono completati entro il 4 aprile.

Oltre alla casamatta rinforzata, una grossa chiatta carica di carbone e di

balle di cotone fu assicurata lungo la fiancata di sinistra come ulteriore protezione contro i cannoni dell'isola. La *Carondelet*, già brutta in origine, sembrava ora un relitto galleggiante in viaggio verso il nulla.

«Faccia distribuire agli uomini pistole, fucili e sciabole per respingere un arrembaggio», ordinò Walke al suo vice, Charles Murphy. «E controlli che le manichette delle caldaie siano al loro posto.»

Walke aveva ordinato in arsenale che le caldaie fossero collegate direttamente con tubi in coperta. Se la nave fosse rimasta priva di governo e se i confederati avessero tentato di conquistarla con un arrembaggio, avrebbe usato contro di loro getti d'acqua bollente.

Soddisfatto di non poter fare di più, Walke diede l'ordine di mollare gli ormeggi che assicuravano la cannoniera agli alberi della riva.

Alle dieci di sera la luna era già tramontata, il fiume era nero come l'inchiostro e le stelle apparivano oscurate da fitte nubi. Un vasto temporale di primavera cominciò a investire la nave con goccioloni grossi come i pugni di un neonato, mentre questa si allontanava dalla riva.

Come un presagio, una serie di folgori lacerò il cielo. I fulmini cadevano come lance a zigzag, prima azzurrastri, poi gialli, infine bianchi. Gli osservatori nordisti sulla riva vedevano la *Carondelet* apparire e scomparire come un fantasma privo di corpo e di sostanza.

In coperta, l'equipaggio si riunì attorno al comandante in piedi che con la Bibbia in mano guidava la loro preghiera. Anch'egli era simile a un fantasma quando veniva brevemente illuminato da un lampo.

«Eccola che parte», gridò eccitato Foote al megafono rivolto alle unità ormeggiate accanto alla sua ammiraglia.

Fatta passare parola per tutta la flotta, le bombarde diedero inizio a un tiro di sbarramento di granate destinato a coprire il rumore delle macchine della corazzata. L'unica luce a bordo di questa, mentre prendeva velocità lungo il fiume, era una lanterna in fondo alla sala macchine. Il resto della nave era nero come l'interno di una tomba, mentre si dirigeva verso quella che per molti doveva essere una sicura distruzione.

«Siamo vicini», disse Walke al primo capo pilota Hoel, che stava alla ruota sfruttando ogni briciola della propria esperienza per tenere la nave in acque fonde e alla larga dai banchi di sabbia. Era un compito quasi impossibile, nel buio della notte, e il pilota ringraziava il cielo per i lampi che ogni tanto gli mostravano le sponde.

«Stiamo per arrivare di fianco all'estremità nord dell'isola», commentò Hoel.

La condotta di scarico del vapore che serviva a mantenere umida la fuliggine nelle ciminiere era stata deviata sotto il rivestimento delle ruote a pale per ridurre al minimo il suo forte sibilo. Mentre la *Carondelet* sorpassava la batteria galleggiante dei ribelli, dai fumaioli asciutti irruppero improvvisamente fiamme e scintille.

«Mano alle pompe e spegnete il fuoco!» gridò Walke dalla timoniera.

La nave sfilò a portata delle potenti batterie dei ribelli con i fumaioli fiammeggianti come vulcani impazziti e illuminata dai lampi. Eppure non v'era ancora segno che fosse stata avvistata e scoperta. Nessun cannone fece fuoco.

Hoel gridò improvvisamente: «Tutto a sinistra!» e fece girare furiosamente la ruota del timone riuscendo a passare a un solo metro da un'ostruzione che i ribelli avevano segretamente preparato nel canale navigabile del fiume e sulla quale avrebbe potuto incagliarsi. Ma, così facendo, aveva portato molto vicino all'isola la *Carondelet*, che venne rivelata da un fulmine caduto nelle vicinanze. Vedendo la cannoniera nordista apparire improvvisamente nel buio, i ribelli corsero ai loro pezzi.

Una tempesta irregolare di palle e granate fendette le tenebre: i sudisti miravano alla chiatta di carbone che avevano scambiato per la nave nordista. Quelle bordate non produssero alcun effetto. Nemmeno una scheggia di ferro colpì la casamatta della cannoniera.

Con i fumaioli che lanciavano ancora scintille, le ruote a pale che facevano turbinare freneticamente le acque e un Walke giubilante che tirava la catena della sua sirena a vapore come gesto di sfida, la *Carondelet* superò il varco, accostò lungo una curva del fiume e scomparve nella notte.

Poche miglia a valle dell'isola Dieci, la fortunata cannoniera si accostò alla sponda fra le acclamazioni delle truppe unioniste, imbaldanzite perché i suoi grossi calibri avrebbero presto appoggiato il loro attacco contro i bastioni confederati.

Due notti dopo, incoraggiata dal successo di Walke e della *Carondelet*, una seconda cannoniera, la *Pittsburgh*, effettuò a sua volta quel pericoloso passaggio. Ben presto le truppe del generale Pope furono traghettate oltre il fiume per prendere alle spalle i ribelli. Il 7 aprile, accerchiata da soverchianti forze di terra e fluviali, l'isola Dieci si arrese.

Tre mesi dopo il capitano di fregata Walke fu convocato a bordo dell'*Hartford*, l'ammiraglia di Farragut, arrivato da poco dopo aver fatto risali-

re alla sua flotta il fiume da New Orleans oltre la fortezza confederata di Port Hudson.

Dopo avergli offerto un bicchiere di porto, Farragut gli disse: «Comandante Walke, i nostri informatori ci avvertono che l'ariete che i confederati stavano costruendo sul fiume Yazoo è quasi completato. Mi dicono che lo abbiano corazzato con rotaie ferroviarie. Vorrei che risalisse lo Yazoo con la sua nave e che andasse a fare un'indagine».

«Devo attaccarlo?» chiese Walke.

«Deve distruggerlo, se può.»

«Difficile credere che i ribelli abbiano trovato materiale sufficiente per costruire una nave da guerra.»

«La *Queen of the West* e la *Tyler* verranno con lei», aggiunse Farragut. Un lieve sorriso sembrava essere ormai diventato una caratteristica immutabile del suo volto simpatico. David Farragut rappresentava l'ideale di ogni ufficiale di marina. E sembrava anche il nonno di tutti.

«Come chiamano, i ribelli, quel loro ariete?»

«Si dice che lo abbiano battezzato *Arkansas.*»

«Ci sono informazioni su chi potrebbe comandarlo?» domandò Walke.

Farragut accennò di sì: «Un ex ufficiale della marina degli Stati Uniti, il tenente di vascello Isaac Brown. Mi sembra sia un suo vecchio amico».

«Isaac Brown non è un estraneo per me. Eravamo molto amici, prima della guerra.»

«Se non potrà affondare l'*Arkansas,* mi avverta in tempo per preparare la flotta ad affrontarla, qualora tentasse di raggiungere Vicksburg.»

«Lei può contare sulla *Carondelet,* ammiraglio.»

Farragut strinse la mano a Walke: «Buona fortuna a lei, comandante».

Mentre rientrava alla sua cannoniera con una lancia, Walke non poteva immaginare quanto formidabile sarebbe stata quella nave confederata.

«Pezzi in caccia, fuoco!» ordinò Walke dalla timoniera all'ufficiale che comandava le batterie. Fissava attraverso le feritoie della corazzatura l'*Arkansas* che si era presentata improvvisamente. La corazzata ribelle era appena sbucata dalla curva del fiume e puntava direttamente contro la *Carondelet.*

«Sembra costruita da dei disperati», mormorò Walke notando l'aspetto terribile della nave del suo ex amico. «Ci voleva proprio il vecchio Isaac Brown per farla dipingere di marrone.»

«Marrone o grigia, quella fa sul serio», disse il pilota Hoel al timone.

«C'è abbastanza spazio per passarle di fianco e prenderla sotto il fuoco incrociato fra noi e la *Tyler*?» chiese Walke.

«Il problema non è la larghezza del fiume, comandante», rispose il pilota. «Il fatto è che, se ci proviamo, ci speronerà di sicuro.»

Walke si voltò e vide che la *Queen of the West* aveva già invertito la rotta e stava filando giù per lo Yazoo verso il Mississippi. «Mi sembra che non abbiamo altra scelta che mostrargli la poppa e combattere in ritirata.»

Dopo avere comunicato a voce le proprie intenzioni al comandante Gwin della *Tyler* e una volta che le due unità ebbero invertito la rotta. Walke ordinò ai cannonieri di poppa di aprire il fuoco. Pochi attimi dopo i due pezzi in ritirata da 32 libbre della casamatta iniziarono il tiro contro la corazzata confederata che si faceva sotto rapidamente.

«Quello dovrebbe dare un bello scossone al vecchio Isaac», commentò Walke, eccitato nel vedere un colpo della *Carondelet* centrare la timoniera della nave sudista.

«I nostri pezzi stanno facendo centro», osservò Hoel quando una seconda granata esplose nella timoniera della corazzata ribelle.

I cannonieri dei pezzi in ritirata della *Carondelet* sparavano alla massima velocità consentita dalla manovra di caricamento e di accensione degli inneschi. L'*Arkansas* era talmente vicina che non potevano mancarla, ma la corazzata si faceva sempre più sotto, continuando a incassare colpi ma mostrando pochi danni.

«Pezzi di sinistra pronti al fuoco», gridò Walke al ponte di batteria, vedendo che la nave sudista, con la sua velocità superiore, stava avvicinandosi ancora. «Possiamo aumentare la velocità?» chiese tramite il tubo portavoce al suo direttore di macchina Samuel Garrett.

«L'indicatore di pressione è già sul rosso», riferì Garrett con una voce resa impersonale dagli echi del tubo.

L'*Arkansas* si era ormai affiancata minacciosamente e le due navi si scambiavano bordate da brevissima distanza. Le due corazzate erano talmente vicine che Walke credette di scorgere Isaac Brown. Gli sembrò di notarlo in piedi dirigere la battaglia accanto allo squarcio di una granata nella corazza della timoniera. E gli parve anche che avesse la testa avvolta da una benda.

Con un tremendo rombo attraverso lo stretto canale fra le due navi, la corazzata sudista scaricò una bordata di palle piene contro la casamatta della *Carondelet.*

«Abbiamo perso il timone!» gridò Hoel. «Non governiamo più.»

Un aspirante guardiamarina irruppe nella timoniera, bianco come un cencio. «Comandante, hanno colpito le caldaie!» ansimò senza fiato. «Alcune condotte del vapore sono distrutte! Il direttore di macchina dice che stiamo perdendo rapidamente pressione!»

«Scenda nel ponte di batteria e avverta il tenente Donaldson», rispose calmo Walke, «gli dica che i cavi del timone sono fuori uso e che ho bisogno che ci blocchi i timoni sulla sinistra. Dobbiamo arenarci sulla sponda.»

Impotente sotto il tiro dei grossi calibri della corazzata sudista che martellavano spietatamente la sua nave, Walke attese pazientemente l'esecuzione dei suoi ordini. La casamatta sembrava già essere stata assalita con un gigantesco apriscatole.

«Stiamo accostando», annunciò Hoel.

«Pianti bene la prua nel fango, signor Hoel, non abbiamo più le ancore.»

Mentre l'*Arkansas* si allontanava, Walke avvistò Isaac Brown, in piedi sul tetto della casamatta, che facendosi portavoce con le mani gli urlava: «Andrà meglio la prossima volta, Henry!»

Quella canaglia ha una bella faccia tosta, pensò Walke e non rispose, ma si chinò istintivamente mentre una nuova bordata dell'*Arkansas* investiva la sua nave e la faceva sbandare di venti gradi, imbarcando acqua dai portelli dei cannoni. Quasi contemporaneamente, la prua della corazzata risalì la sponda e la nave si arrestò non appena il fango fece presa contro lo scafo. Walke fu scaraventato contro una parete della timoniera, ammaccandosi seriamente una spalla.

Quando si rialzò e uscì dalla timoniera per rispondere a Brown, era ormai troppo tardi. La corazzata sudista si stava allontanando, impegnata nel combattimento contro la piccola coraggiosa *Tyler*. Walke non poté fare altro che minacciarla, deluso, con il pugno.

La famosa battaglia della *Carondelet* contro l'*Arkansas* era finita e la peggio era toccata alla nave nordista.

«La *Carondelet*», ricordò molti anni dopo l'ammiraglio di divisione Henry Walke, «fu una nave che ebbe molto successo.» Sotto sette diversi comandanti, per tutta la durata della guerra si batté in altre azioni con il nemico (oltre quindici scontri) e si trovò sotto il fuoco più di qualsiasi altra unità della marina nordista. Da Fort Henry allo sconquasso a Fort Donelson, dal suo incredibile forzamento della strettoia dell'isola Dieci all'assedio di Vicksburg e allo scontro con la durissima *Arkansas*, fino alla batta-

glia di Memphis, la difesa di Nashville e la campagna nordista su per il Red River, la *Carondelet* raggiunse uno stato di servizio in azione che non sarebbe stato superato fino alla seconda guerra mondiale.

Durante il suo ininterrotto servizio attivo dai primi mesi del 1862 sino alla fine del conflitto, venne colpita più di trecento volte da palle e granate nemiche, ebbe 37 uomini uccisi e 63 feriti, e soltanto nello scontro con l'*Arkansas* lamentò 35 perdite.

Una settimana dopo la fine della guerra la *Carondelet* salpò per il suo ultimo viaggio e risalì il Mississippi fino a Mound City, Illinois, dove fu radiata. Poco dopo tutti i suoi cannoni e le sue provviste furono sbarcati, l'equipaggio liquidato di ogni spettanza e gli ufficiali trasferiti ad altri incarichi. La carriera di quella grande e valorosa vecchia combattente dei fiumi dell'Ovest ebbe termine. Nel novembre 1865 fu ceduta all'asta per 3600 dollari a Daniel Jacobs di Saint Louis.

La sorte della *Carondelet* nei pochi anni che seguirono rimane avvolta nel mistero. Si ritiene sia stata rivenduta da Jacobs e trasferita a Cincinnati, dove correva voce che sarebbe stata smantellata, però per qualche motivo riuscì a sopravvivere. Non se ne conoscono le peripezie dal 1865 al 1872.

Verso la fine del 1872 venne riconosciuta come chiatta da banchina a Gallipolis, Ohio. Ne era proprietario un certo capitano John Hamilton. Una fotografia dell'epoca la mostra molto modificata, ma pur sempre in grado di stare a galla.

A Gallipolis la vecchia cannoniera si deteriorò a tal punto che Hamilton decise di darla alle fiamme e demolirla per recuperare tutto il materiale in ferro rimasto nello scafo, valutato circa 3000 dollari. Ma, prima che fosse demolita, la piena di primavera del 1873 la strappò all'ormeggio e la trascinò per oltre centotrenta miglia lungo il corso del fiume Ohio. La *Carondelet* arrivò finalmente ad arrestarsi all'estremità dell'isola Manchester, dove finì per sprofondare nel fondo fangoso e scomparve.

Dopo dodici anni di duro servizio attivo e di fama immortale, la corazzata aveva finito di vivere.

II
Qualche volta non si può vincere
Aprile 1982

Una persona intelligente scrisse una volta: «Un oggetto perduto e nasco-

sto aspetta e sussurra». Chiedo scusa se non ricordo chi lo disse e spero che lui o lei mi perdonino, ma la frase mi torna alla mente perché di tutti i relitti di navi perdute che hanno sussurrato verso di me nel corso degli anni, a me sembra, ma forse sarà effetto della troppa immaginazione, che la *Carondelet* sia quella che lo ha fatto più forte. Era come se mi chiamasse dalle nebbie del tempo, lontana centodieci anni, pregandomi di ritrovarla. Purtroppo, come lo squadrone di cavalleria che arriva quando la carovana di carri è già stata incendiata da una banda di indiani, arrivai troppo tardi sulla scena.

Ho sempre avuto un debole per le corazzate della guerra civile perché erano molto diverse da qualsiasi altra nave venuta prima o dopo di loro. Quelle rozze e spesso rudimentali unità costruite dai sudisti erano un miracolo d'immaginazione e dell'arte di arrangiarsi. Alcune fabbricate in una ferriera, altre allestite alla buona nei campi di granturco, avevano come caratteristica quelle fiancate spioventi che rappresentavano una necessità, causa la mancanza di macchinari per la produzione di lastre pesanti di metallo e la scarsità di ferro, materia prima destinata soprattutto alle fonderie per costruire i cannoni dell'esercito confederato. La loro corazzatura era spesso costituita da rotaie ferroviarie unite assieme a formare una specie di scudo.

Le corazzate della marina nordista, che si basavano soprattutto sul modello dei monitori, rivoluzionarono la guerra navale con le loro torrette girevoli, la coperta rasata e la completa assenza di alberature e di vele. Queste unità della classe monitori ebbero tanto successo che la marina statunitense ne costruì e ne fece entrare in servizio cinquanta fino al 1903. L'ultimo monitore fu radiato dalla marina soltanto nel 1937.

Si può tranquillamente sostenere che il *Monitor* originale fu il nonno delle gigantesche navi da battaglia che seguirono e che combatterono nel corso di cinque guerre.

Una volta appreso che la famosa eroina delle battaglie sui fiumi era stata venduta come ferrovecchio da rottamare dopo la guerra civile e che in seguito era diventata una chiatta da banchina sul fiume Ohio a Gallipolis, divenne relativamente facile per me seguirne la rotta dopo quella piena di primavera che la trascinò per centotrenta miglia a valle fino all'isola Manchester. Anche se il suo proprietario John Hamilton ne aveva incendiato il relitto all'isola Manchester per recuperare il ferro rimasto, l'esperienza mi insegnava che una parte notevole del suo scafo e del fasciame doveva essere ancora intatta.

Sul fiume, davanti alla città di Manchester, vi sono due isole. La più piccola si chiama isola Manchester Numero Uno, la più grande Numero Due. Il dilemma, a questo punto, era sapere su quale sponda la *Carondelet* si era arenata. La soluzione me la fornì il ricercatore Bob Fleming con uno schizzo a matita riportato su una velina da un atlante del 1875 circa della contea di Adams, Ohio. Prima della fine del secolo, l'isola più piccola in mezzo al fiume era chiamata Tow Head Island, o isola dell'Albino. L'isola Manchester che conteneva i resti della corazzata che cercavamo si chiamava ora Numero Due.

Ingrandendo lo schizzo di Fleming alla stessa scala della carta moderna e facendo il gioco della sovrapposizione, accertai rapidamente che nel 1982 l'estremità dell'isola Manchester si trovava circa centottanta metri più a valle del punto in cui spartiva in due la corrente nel 1873. Il che mi dava una griglia di ricerca non molto più grande delle dimensioni di un campo di calcio.

Armati di dati sufficienti per indurci a cercare la *Carondelet*, Walt Schob e io raggiungemmo in volo Cincinnati, Ohio, portandoci dietro il nostro gradiometro Schonstedt. Noleggiammo un'auto e seguimmo la sponda dell'Ohio di fronte al Kentucky. La valle scavata dalla corrente del fiume nel corso di milioni di anni è bellissima. Colline ondulate, fittamente coperte di boschi, si affacciano su fattorie pittoresche dove si coltiva per lo più tabacco.

All'improvviso dissi a Schob, che era al volante: «Fermati e torniamo indietro».

«Cos'è successo?» mi chiese allarmato. «Ho messo sotto qualcosa?»

«No», risposi tutto agitato, «c'è un fienile più indietro. Voglio dargli un'occhiata da vicino.»

«Un fienile?»

«Un fienile.»

Walt, conciliante, fece un'inversione a U e seguì le mie istruzioni finché non gli feci cenno di fermarsi.

Mi sembrava di essere stato trasportato indietro nel tempo: percorsi una cinquantina di metri lungo un viottolo polveroso fino a raggiungere un fienile abbastanza grosso, dalle pareti grigie consunte dal tempo. C'era un uomo in cima a una scala a pioli, intento a dipingere una grossa insegna lungo le assi verticali.

«Bel lavoro», osservai, «fatto proprio come si deve.»

Si voltò, guardò in basso verso di me e sorrise: «Lo faccio da circa qua-

rantacinque anni, quindi ormai dovrei averci preso la mano».

Studiavo il suo lavoro. «Non credevo che dipingessero ancora insegne del tabacco Mail Pouch sulle pareti dei fienili. Pensavo che la pubblicità esterna del Mail Pouch avesse fatto la fine delle insegne del Burma Shave lungo le strade statali.»

«Macché, la fanno ancora, e io sono uno dei dodici addetti rimasti.»

Dopo qualche altra breve frase tornammo all'auto. «Cos'è tutta questa storia?» mi chiese Walt.

«Fin da bambino, in Minnesota, osservavo le insegne del Mail Pouch sui fienili quando mio padre portava la famiglia in gita in campagna. Pensavo che la ditta fosse scomparsa.»

«Ma è un tabacco che si fuma?»

«No, è un tabacco da masticare.»

Walt fece una smorfia: «Pessima abitudine, fa marcire i denti».

Povero Walt, non aveva proprio fantasia né nostalgia.

Giunti a Manchester nel tardo pomeriggio, ci fermammo all'ufficio dello sceriffo chiedendo del titolare. Risultò essere un omone sorridente di nome Louis Fulton. Per quanto il suo ufficio non avesse un'imbarcazione da ricerca e salvataggio sul fiume, il servizio antincendi locale possedeva un bel fuoribordo in fibra di vetro adatto allo scopo. Naturalmente il capo dei pompieri, Frank Tolle, era un buon amico dello sceriffo, con cui andava spesso a pescare, e prima di poter dire: «Vedi che è importante avere buone relazioni» avevamo a disposizione un'imbarcazione da ricerca e la mattina dopo incrociavamo già sul bellissimo fiume Ohio sul fuoribordo guidato dal pompiere Earl Littleton.

C'era però qualcosa da pagare. Come favore allo sceriffo Fulton, accettammo che usasse il nostro magnetometro per cercare una donna inspiegabilmente scomparsa tre anni prima.

L'enigma era un classico soggetto da *Chi l'ha visto?* Lo sceriffo ci raccontò che una vedova vicina alla settantina aveva abbandonato improvvisamente la sua cucina dove stava cuocendo un pollo al forno ed era uscita in auto per andare a comprare qualcosa in una drogheria nella città vicina. Uscita dal negozio, nessuno l'aveva più vista e, quando gli investigatori seppero della sua scomparsa, perquisirono immediatamente la sua casa. Tranne un pollo carbonizzato nel forno, niente era fuori posto o mancante.

Dato che la casa della signora si trovava lungo una strada in discesa verso il fiume, gli investigatori dello sceriffo pensarono che si fosse sentita

male nelle vicinanze o che avesse avuto un attacco cardiaco. C'era una cassetta per le lettere danneggiata infissa nei mattoni all'imbocco del vialetto d'ingresso, il che faceva supporre che l'auto l'avesse urtata di striscio quando la signora aveva perso i sensi. L'auto, fuori controllo, aveva continuato a scendere fino al fiume, cadendovi dentro. Questa, almeno, la teoria della polizia.

I palombari avevano dragato il fiume senza successo: nessuna traccia della signora e dell'automobile.

Io ci casco sempre, davanti a un mistero, per cui mi offrii subito di collaborare alle ricerche prima di cominciare quelle della *Carondelet.* A bordo c'erano anche lo sceriffo e due suoi aiutanti, curiosi di vedere come si facevano le ricerche di oggetti sommersi. Walt e io cominciammo a pendolare lungo le corsie di ricerca là dove la strada finiva nel fiume. Dopo avere ispezionato un centinaio di metri a valle e circa trenta metri attraverso il fiume, rientrammo a mani vuote. Non avevamo incontrato anomalie magnetiche che potessero far pensare a un'automobile affondata.

Nutro una profonda antipatia per le ricerche di qualcosa senza preparazione. Suggerii di tornare all'ormeggio del fuoribordo e di andare a colazione. Il che mi diede il tempo di studiare alcuni particolari. Percorsi a piedi la stradina dalla via principale fino alla casa della signora e lungo la discesa sino al fiume. Poi chiesi allo sceriffo in che mese la signora era scomparsa.

«Ai primi di dicembre», rispose.

Lo fissai: «Allora doveva fare freddo».

«A quell'epoca si va anche sotto zero.»

«Quindi sarebbe ragionevole pensare che la signora viaggiasse in auto con i vetri chiusi.»

Lo sceriffo annuì: «Sembra logico».

«Che velocità ha la corrente?» domandai.

«Quattro-cinque chilometri all'ora, fino al disgelo di primavera. Allora sale anche a sette-otto chilometri.»

«Più o meno come a passo di marcia.»

«Penso di sì.»

Indicai la strada oltre la casa. «La pendenza è di un buon 10 per cento. Piuttosto forte: se la signora perse i sensi prima di svoltare nel vialetto e proseguì con il piede sull'acceleratore per altri ottanta metri, deve essere finita nel fiume a più di cinquanta all'ora.»

«Questo è sicuro», annuì lo sceriffo, «anzi, secondo noi doveva essere

sui sessanta.»

«Tutto considerato», osservai, «stiamo cercando nel posto sbagliato.»

«Lei non crede che si trovi vicino al fondo della strada?»

Scossi il capo. «A quella velocità l'abbrivio deve averla portata fin quasi in mezzo al canale. E siccome i vetri erano chiusi per il freddo, l'acqua deve averci messo parecchi minuti per riempire l'auto e farla affondare. Quanto basta perché la corrente la trascinasse per un centinaio di metri e più verso valle.»

«Il fatto è accaduto tre anni or sono», osservò lo sceriffo. «Non ricordo con precisione se avessimo dragato fino a quel punto. So che i palombari erano in difficoltà con la corrente e si erano limitati soltanto alla zona principale attorno alla fine della strada.»

La situazione era simile all'annegamento dei due ragazzi di Susan Smith, a Union, Carolina del Sud. Anche se la tragedia si svolse in un lago e non in un fiume, la visibilità era talmente ridotta che durante le prime ricerche i sub non trovarono l'auto. Un secondo tentativo permise di ritrovare i ragazzi più al largo e a una profondità maggiore.

Le ricerche subacquee non sono quasi mai precise.

«Cosa suggerisce?» mi chiese lo sceriffo Fulton.

«Proporrei di estendere le ricerche più al largo nella corrente del fiume e verso valle.»

Mezz'ora dopo il nostro gradiometro studiava il fiume a rimorchio del nostro battello, a tre metri di profondità. Mentre Walt teneva d'occhio il quadrante, io legai un galleggiante a una sagola. Poi mi infilai un paio di guanti da operaio che mi porto dietro di solito nelle spedizioni e cominciai a trainare un grappino lungo il fondo del fiume. Se con un po' di fortuna il grappino avesse agganciato l'auto, i guantoni mi avrebbero evitato di scorticarmi i palmi delle mani, mentre il galleggiante avrebbe indicato il punto.

A quasi duecento metri dalla strada Walt rilevò la presenza di una grossa massa magnetica. Ci passammo sopra in tutti i sensi più volte, ottenendo sempre lo stesso risultato. Tuttavia il grappino non si impigliava in alcun ostacolo metallico.

«Qualunque cosa ci sia là sotto, è grossa ed è sepolta», feci io.

Lo sceriffo studiò il corso del fiume: «Certo che sembra piuttosto lontana».

Mi strinsi nelle spalle. «Forse, ma è l'unico rilevamento credibile che abbiamo, fra questo punto e la fine della strada.»

«Non è riuscito ad agganciare niente con quel suo grappino?»

«Dopo otto passaggi a vuoto, credo sia possibile affermare che, se si tratta di un'automobile, è sepolta fino al tetto nei sedimenti.»

Lo sceriffo rimase pensieroso per qualche istante. «Allora credo che dovremo andare a cercare dei palombari e una draga per vedere cosa troviamo.»

Walt e io tornammo a casa il giorno seguente. Non abbiamo più saputo se la signora e la sua auto siano state ritrovate dove dicevamo noi.

Dato che avevamo ancora cinque ore di luce a disposizione, depositammo lo sceriffo e i suoi uomini all'ormeggio del fuoribordo e proseguimmo controcorrente fino al punto dove sospettavo giacesse la *Carondelet.* Mentre doppiavamo la punta dell'isola Manchester incontrammo la più grossa chiatta escavatrice che avessi mai visto. Sembrava un grosso edificio rettangolare con le pareti in lamiera ondulata e una fila apparentemente infinita di enormi cucchiaie irte di denti che scendevano in acqua e ne tornavano fuori piene di tonnellate di sedimenti del letto del fiume. Mi sentii sul punto di perdere il primo premio di una lotteria per una quisquilia tecnica, quando mi resi conto che la draga stava lavorando a non più di cento metri dalla mia principale griglia di ricerca.

Senza preoccuparci di mettere il gradiometro in acqua, puntammo direttamente verso la draga e ci affiancammo. Il direttore dei lavori uscì dal suo ufficio e ci invitò a bordo. Alto, dal volto florido e delle dimensioni, a un dipresso, di una cabina telefonica, ci tese una mano gigantesca. Accettai la stretta e sentii scricchiolare le mie articolazioni.

«Cosa posso fare per voi?» ci chiese con un ampio sorriso.

Gli spiegai che stavamo effettuando un sopralluogo alla ricerca di una cannoniera affondata e gli domandai se stesse scendendo il fiume. Nel qual caso mi sarebbe piaciuto che fermasse la sua insaziabile macchina prima che divorasse quel che restava della povera *Carondelet.*

Il suo sorriso svanì. «Non stiamo scendendo il fiume», disse, «lo stiamo risalendo.»

Il piccolo mondo di Cussler barcollò sull'orlo dell'abisso. C'era però ancora la possibilità che la fossa scavata dalle enormi cucchiaie avesse mancato il relitto. Gli indicai il punto della nostra prima zona di ricerca: «Avete già dragato in questo punto?»

L'omone fece cenno di sì: «Ci siamo passati non più di quattro ore fa».

«Può dirmi se avete tirato su anche del legno?»

«Come no? Ne ho anche salvati alcuni pezzi. Vorrebbe vederli?»

Senza attendere risposta, scomparve all'interno della draga e tornò fuori con i resti di un baglio di legno scurito e reso viscido da anni di immersione, un mattone refrattario che poteva essere di un bruciatore di macchina a vapore e parecchi pezzi di ferro arrugginiti, fra cui una piastra di mensola, lunghi chiodi e alcuni frammenti di una condotta di vapore.

Walt e io ci scambiammo uno sguardo sconsolato. Eravamo stati sconfitti.

«Quale tipo di nave diceva che fosse?» chiese l'omone della draga.

«Una delle più famose navi militari della guerra civile», risposi.

«Non dirà per scherzo? I miei ragazzi e io eravamo convinti che si trattasse di una vecchia chiatta.»

Allo scopo di confermare che la draga aveva effettivamente sbriciolato lo scafo della *Carondelet,* Walt e io segnalammo la griglia di ricerca con i gavitelli e facemmo passare avanti e indietro il gradiometro da un'estremità all'altra, completando il lavoro poco prima del crepuscolo. Proseguimmo per maggiore sicurezza le ricerche ben oltre la vecchia punta dell'isola Manchester. L'unica anomalia che riscontrammo fu esattamente nel punto indicato dal dirigente della draga, dove erano stati recuperati quei resti. Ricevemmo una serie di piccoli rilevamenti magnetici a una profondità di cinque metri e mezzo. Poche immersioni rivelarono i resti sparpagliati di un grosso relitto. Le cucchiaie della draga non avevano portato via proprio tutto. La parte inferiore dello scafo e la chiglia squassata della *Carondelet* erano ancora visibili sotto uno strato di sedimenti.

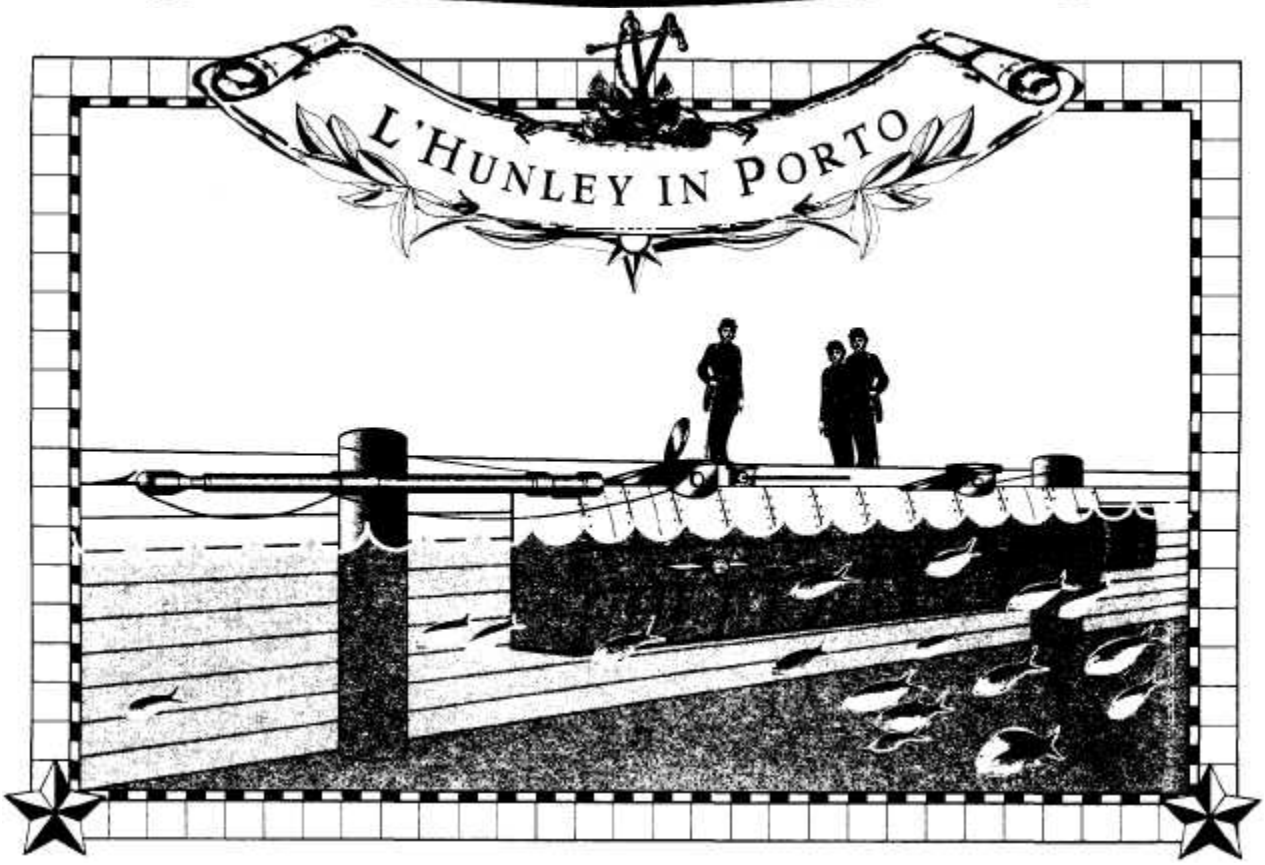
Non avevamo più niente da fare. Walt e io rientrammo a Cincinnati, trovammo un albergo e il giorno dopo tornammo a casa in aereo.

Ci sono molte notti in cui resto sveglio a fissare il soffitto e a dirmi che avremmo dovuto andare subito sul posto del naufragio invece di perdere tante ore alla ricerca di una signora scomparsa e della sua auto. Sono quasi certo che saremmo arrivati in tempo per salvare il relitto della vecchia cannoniera dalle fauci divoratrici di quella draga.

Un grosso peccato che non ci siamo riusciti. Sembra incredibile che dopo quasi centodieci anni il nostro tentativo di individuare e recuperare gli storici resti della *Carondelet* sia fallito per poche ore di ritardo. Walt e io eravamo là vicino, a nemmeno un chilometro e mezzo di distanza, mentre li stavano distruggendo.

Rimpiangerò sempre di avere risposto troppo tardi al sussurro della *Carondelet.*

PARTE SESTA
Il sommergibile confederato *Hunley*



I
Il piccolo sommergibile che poteva...
e che ci riuscì
Febbraio 1864

Un granchio sgattaiolò lungo la spiaggia e si infilò in un buco. Un uomo che indossava l'uniforme della Confederazione gli diede un'occhiata di sfuggita, poi si alzò in piedi e si tolse la sabbia umida dai pantaloni dell'uniforme. Aveva i capelli del colore delle foglie cadute in autunno, gli occhi celesti in un volto inquadrato da grandi orecchie. Controllò l'ago di una bussola che teneva in mano e prese alcuni appunti su un pezzo di carta.

«Si sono ancorati per la notte», osservò un uomo dai capelli color sabbia che gli stava accanto.

Il tenente George Dixon piegò accuratamente il pezzo di carta e se lo infilò nella tasca dei pantaloni: «Credo proprio che lei abbia ragione, signor Wicks».

Fissavano entrambi una nave che si sollevava e si abbassava sull'onda lunga del tardo pomeriggio. A oltre otto chilometri di distanza, la nave sembrava un giocattolino scuro sullo sfondo azzurro. Aveva ammainato le vele e un filo di fumo si levava dal fumaiolo, lasciando capire che i bruciatori erano tenuti accesi in modo che potesse partire rapidamente, se le sue vedette avessero avvistato un violatore di blocco che tentava di infilarsi nel porto di Charleston.

«Che nave è, secondo lei, signore?» chiese Wicks.

«Quello è l'*Housatonic*», rispose Dixon, «uno sloop-of-war nuovissimo degli yankee, appena uscito da uno dei loro arsenali. Una nave veloce, pari o superiore a qualsiasi nave contrabbandiera di mia conoscenza.»

«Non per molto ancora», annunciò Wicks con aria solenne.

Dixon sorrise e annuì. «Se Dio vorrà, questa davvero è la notte giusta.»

Un'ora dopo il tramonto, i nove uomini d'equipaggio del sommergibile confederato *Horace L. Hunley* scesero sulla banchina di legno nel canale alle spalle dell'isola Sullivan. Un pellicano in cima a uno dei piloni li osservò con un occhio tondo e luccicante prima di spalancare le ali e allontanarsi in volo sulla baia retrostante. Dello scafo del sommergibile si vedeva soltanto affiorare il dorso di ferro con le due torrette dei boccaporti e un tubo lungo sei metri che si allungava dalla prua. Sembrava un mostro prei-

storico addormentato in uno stagno del Mesozoico.

Due marinai agganciarono la torpedine in fondo al tubo di ferro, poi controllarono la cima collegata a un rocchetto e destinata a far scattare il detonatore. Un grosso arpione, montato su un bidone di rame contenente una cinquantina di chili di polvere nera, era stato infilato in cima al tubo come un ditale sopra un dito. In teoria, una volta che l'arpione si fosse conficcato sotto uno scafo nemico, l'*Hunley* avrebbe fatto marcia indietro per quasi centoquaranta metri prima che la cima arrivasse in fondo al rocchetto facendo detonare la carica. Ma quel meccanismo non era stato ancora collaudato a fondo.

Agli uomini che erano già a bordo furono passate borracce d'acqua, un piccolo recipiente con del cibo e una lanterna con la lente azzurrata. Questa sarebbe stata una missione notturna, dal tramonto all'alba. L'equipaggio del sommergibile era abituato a sopportare il freddo umido, un'esistenza da claustrofobi e uno sforzo fisico che li lasciava con i muscoli doloranti e in uno stato di sfinimento quasi totale.

Lo sforzo fisico richiesto a quegli uomini nelle ultime settimane era stato immenso. Per cinque notti alla settimana erano usciti nel vano tentativo di affondare navi nemiche, spesso evitando per poco di farsi catturare dai battelli di sorveglianza nordisti o di essere trascinati al largo dalle correnti contrarie. Le occasioni di morire erano molto superiori a quelle di restare vivi. Dopo avere rischiato la morte in tante occasioni, gli uomini dell'equipaggio cominciavano a considerarsi immortali. Erano fieri di essere la punta di diamante della tecnologia, di far parte del primo sommergibile, e sapevano che una notte o l'altra avrebbero affondato una nave nemica.

Il marinaio Frederick Collins tornò alla banchina dal Breech Inlet, il canale che separava l'isola delle Palme dall'isola Sullivan. Aveva gettato in acqua un rametto di cipresso e lo seguiva con lo sguardo mentre veniva trasportato rapidamente al largo. Si avvicinò a Dixon e fece il saluto.

«La marea è cambiata ed è forte ormai, signore.»

Dixon rispose al saluto. «Grazie, signor Collins. Per favore, prenda posto a bordo.»

Collins seguì in silenzio gli altri dell'equipaggio attraverso gli stretti boccaporti sporgenti dal dorso di ferro dell'*Hunley*. Presero ciascuno il proprio posto e posarono le mani callose sulle guaine metalliche che coprivano le manopole della manovella. Soltanto dopo che anche il marinaio Wicks prese il suo posto accanto al cassone di zavorra posteriore, Dixon si infilò giù per il boccaporto anteriore. Si ritrovò in piedi dietro alla ruota

del timone, all'indicatore di immersione al mercurio e alla bussola.

«Tutti presenti?» chiese Dixon.

«Tutti ai loro posti», rispose Wicks da poppa.

Dixon fece un cenno con la mano alle sentinelle in piedi sulla banchina: «Pronti a mollare gli ormeggi». Poi fece un cenno a Wicks alle sue spalle. Entrambi mollarono le gomene di canapa avvolte attorno alle torrette dei boccaporti. Le sentinelle alarono le gomene e allontanarono il sommergibile con i piedi. L'*Hunley* dondolò nell'acqua finché Dixon non diede l'ordine di andare avanti. Allora gli otto uomini dietro di lui cominciarono ad azionare l'albero a gomiti collegato all'elica di poppa e il sommergibile si mosse lentamente verso l'estremità dell'isola Sullivan, entrando poi nella corrente di marea che scendeva dal Breech Inlet verso il largo.

Per settimane si erano spinti verso la flotta unionista soltanto per essere ricacciati indietro dalla sfortuna. Più di una volta si erano talmente avvicinati ai battelli di sorveglianza nemici che quando Dixon aveva sollevato il portello del boccaporto per far entrare aria fresca potevano sentire i marinai nordisti cantare e chiacchierare nel buio. Ora, una volta di più, accesero candele per illuminare la loro imbarcazione che sembrava una bara e le fissarono a candelieri imbullonati sulle fiancate di ferro.

Avevano sopportato senza lamentarsi mesi di addestramento. Ormai l'equipaggio del tenente Dixon era diventato un gruppo duro e tenace, legato dalle fatiche che condivideva e dal guardare in faccia la morte una notte dopo l'altra. Questa sarebbe stata la loro notte.

C'era una falce di luna e il mare era calmo. Facendo girare l'elica a un'andatura lenta e sfruttando la marea calante, filarono a quasi quattro nodi per il primo miglio. Per fortuna il calore dei loro corpi sotto sforzo riscaldò l'interno e le pareti ben presto cominciarono a colare condensa sotto il loro respiro. Dixon, che poteva tenere aperto il portello anteriore dato che il mare era calmo, si affacciava a osservare mentre pilotava il sommergibile verso le luci di bordo dell'*Housatonic*.

«Peccato che non ci siamo portati un barilotto di birra, invece di questa misera borraccia d'acqua», borbottò Collins.

«Bella pensata», ribatté il soldato Augustus Miller, un volontario di una compagnia d'artiglieria della Carolina del Sud, che si era da poco unito all'equipaggio assieme al caporale Charles Carlson. Tranne Dixon, erano gli unici non marinai a bordo.

«L'albero sembra duro», osservò il marinaio Arnold Becker rivolto a Wicks.

Senza rispondere, Wicks tuffò le mani in un secchio di metallo contenente grasso animale e ingrassò l'albero dove entrava nei premistoppa che riducevano al minimo le infiltrazioni d'acqua. Le lagnanze di Becker erano ormai un'abitudine. Era l'unico a lamentarsi di continuo che l'albero dell'elica non girava a dovere.

Il tempo passava e gli uomini continuavano a far girare le manopole dell'albero a gomiti. Cominciarono a fare turni di venti minuti, quattro al lavoro, quattro di riposo, al fine di conservare le forze per la spinta finale contro il nemico e per il lungo ritorno a Breech Inlet. Aiutati dalla corrente, navigavano sul mare liscio come l'olio a una comoda andatura di due nodi e mezzo.

Dixon teneva aperto il portello anteriore e si orientava soprattutto a vista. Il fioco chiarore lunare gli permetteva di vedere per un centinaio di metri davanti alla prua: avrebbe fatto in tempo a chiudere il portello, qualora avesse avvistato un'onda alta che poteva sommergere la torretta. Lo scafo scuro dell'*Housatonic* ingrandiva con una lentezza esasperante. Le batterie dell'energia elettrica erano ancora agli inizi ed era in momenti come questi che Dixon desiderava aver inventato un sistema meccanico di propulsione in grado di funzionare sott'acqua senza bisogno d'aria.

Dalla sua posizione favorevole cominciò ad avvistare qualche marinaio che passeggiava sulla coperta dello sloop nordista. Vedette, pensò, di guardia contro un attacco notturno dei confederati con una delle loro infernali macchine subacquee. Si abbassò e chiuse il portello del boccaporto, poi si rivolse ai suoi uomini che si muovevano come fantasmi alla luce tremolante delle candele.

«Siamo a soli trecento metri di distanza. Riposate per un minuto, poi tutti gli uomini alle manovelle.»

«Una nave», mormorò il marinaio Joseph Ridgeway. «Stiamo davvero per attaccare una nave yankee?»

Tutti videro i denti di Dixon brillare, mentre le sue labbra si schiudevano in un sorriso: «Stanotte non torneremo a casa a mani vuote».

«Gloria alla Confederazione», esclamò il marinaio Collins.

«Gloria a noi tutti», aggiunse Wicks. «Mandiamo quel dannato yankee in fondo al mare e ci divideremo il premio che ci spetta.»

«Secondo me sono circa cinquemila a testa», intervenne Ridgeway.

«Non spendetelo troppo presto», ammonì Dixon, «non ce lo siamo ancora meritato.» Pulì con cura i tre finestrini di vetro della torretta che si erano appannati per l'umidità provocata dal respiro e dal sudore dell'equipaggio.

E da quello anteriore studiò ancora l'*Housatonic*.

La nave era ancorata con la prua a ovest nord-ovest verso Fort Sumter. Dixon notò pochi movimenti in coperta. L'*Hunley* si stava lentamente avvicinando di quarto a poppa lievemente a dritta della nave nordista. E nulla lasciava capire che il sommergibile fosse stato avvistato.

Quando notò le boe galleggianti che reggevano la rete esterna attorno alla nave, Dixon prese una decisione vitale e diede un ordine da sopra la spalla. «Signor Wicks, riempia la sua cassa di zavorra fino alla linea di un quarto.»

Tutti tacquero e si guardarono a vicenda con aria interrogativa. Si erano aspettati che il tenente ordinasse due terzi di zavorra, quanto bastava per far scivolare il sommergibile sotto il pelo dell'acqua per non essere avvistato dalle vedette dell'*Housatonic*.

«Mi perdoni, comandante», intervenne Wicks, «non attacchiamo in immersione?»

«Siamo arrivati troppo avanti per rischiare di mancarlo in acque più nere dell'inchiostro, signor Wicks. Inoltre c'è una rete di protezione tutto attorno allo scafo. Andremo avanti sopra la rete emergendo soltanto con le torrette e collocheremo la carica appena sotto la linea di galleggiamento. Se perdiamo questa occasione, non ci daranno la possibilità di riprovarci.»

In meno di un minuto l'esatta quantità d'acqua fu pompata nelle casse di zavorra anteriore e posteriore; il sommergibile si immerse lasciando affiorare soltanto una stretta striscia dello scafo e le due torrette. Nessuno pensò a tornare indietro, nessuna esitazione. Gli uomini a bordo non avevano paura e non erano nemmeno stoici in merito alla loro sorte. Perseveravano e si spingevano oltre il limite della sopportazione e probabilmente non si rendevano conto di avere una gloria immortale a portata di mano.

«Adesso!» fece Dixon con una voce più alta di quel che avrebbe voluto. «Girate forte, girate come dannati. Stiamo attaccando.»

Gli uomini fecero mulinare l'albero a gomiti con tutta la forza delle braccia e delle spalle, finché l'elica cominciò a spumeggiare. In piedi nella torretta anteriore, scrutando l'oscurità finché la nave nemica non riempì completamente il finestrino di sette centimetri e mezzo, Dixon fece girare con forza la ruota del timone e fece virare il sommergibile in un'ampia accostata verso la fiancata di dritta dell'*Housatonic*. Aveva preso come punto di riferimento il suo albero di mezzana e puntò direttamente contro lo scafo sottostante.

Il comandante dell'*Housatonic*, capitano di vascello Charles Pickering, che stava effettuando l'ultimo giro d'ispezione in coperta prima di scendere a riposare, si fermò a osservare, sulla nera superficie delle acque davanti a Charleston, le luci dello sloop a vapore *Canandaigua*. Più grosso e più potente della sua unità, il *Canandaigua* era dislocato un miglio più al largo nel quadro del blocco mirante a intercettare i mercantili che tentavano di rifornire la Confederazione. Pickering si volse e passò uno sguardo compiaciuto lungo tutta la coperta della sua nave. Era pronta a qualsiasi minaccia, sia di superficie sia sottomarina.

L'*Housatonic*, uno dei quattro nuovi sloop appena varati dall'arsenale di Boston, montava tredici cannoni, uno dei quali era un grosso pezzo rigato da 100 libbre. Dislocava 1240 tonnellate e misurava 62 metri di lunghezza, 11,5 di larghezza, con un pescaggio di 5 metri. Quella notte soltanto 3,65 metri separavano la sua chiglia dal sedimento molle del fondale.

Pickering era stato avvertito del pericolo di un possibile attacco da parte del sommergibile torpediniere confederato. L'intera flotta nordista era al corrente della minaccia, grazie alle spie e ai disertori che l'avevano descritto. Per precauzione Pickering aveva ordinato all'equipaggio di calare reti appesantite da palle di cannone tutt'attorno alla nave per farsene scudo. Pensava, erroneamente, come poi fu dimostrato, che le reti avrebbero potuto bloccare il sommergibile se si fosse avvicinato troppo alla sua nave. Furono disposte numerose vedette e gli obici in coperta furono puntati non verso terra ma in basso, verso la superficie del mare. Anche le macchine erano già state messe in posizione di marcia indietro, per consentire alla nave di mollare l'ancora e di avviarsi in fretta senza il rischio di impigliarsi nella catena.

Soddisfatto, il comandante Pickering si ritirò nella sua cabina decorata, con le rifiniture in cedro, accese un lume a petrolio e cominciò a studiare le carte della costa della Carolina del Sud. Il suo vice, Frank Higginson, comandava il servizio di vedetta. Un brav'uomo, pensò Pickering. Nulla sfuggirà alla sua attenzione.

Il tenente di vascello Higginson parlò brevemente con l'ufficiale di quarto John Crosby, che stava in piedi in plancia cercando col binocolo nel cielo le eventuali scintille uscite da un fumaiolo che avrebbero tradito la presenza di un violatore di blocco a vapore che filava a tutta forza.

«Non credevo che facesse tanto freddo qui al Sud», commentò Higginson, con le mani sprofondate nelle tasche del suo giaccone.

Crosby abbassò il binocolo e si strinse nelle spalle: «Prima della guerra

mio fratello aveva sposato una ragazza della Georgia e lei sosteneva che ad Atlanta nevicava spesso».

Dopo quel breve scambio, Higginson scese sotto coperta per un'ispezione in sala macchine. Si era appena avvicinato al vicedirettore di macchina Cyrus Houlihan, quando udì del movimento in coperta.

Erano circa le 20.45 quando il tenente Crosby avvistò qualcosa in acqua, che prese sulle prime per un delfino. Chiamò la vedetta più vicina, appostata sul sartiame sopra di lui: «Vedi qualcosa in acqua a un centinaio di metri sul lato di dritta?»

«No, signore, soltanto una leggera increspatura nell'acqua.»

«Guarda bene di nuovo!» gridò Crosby. «Io vedo qualcosa che viene verso di noi molto velocemente.»

«La vedo anch'io, adesso», rispose la vedetta, «ha due protuberanze in superficie.»

Crosby svegliò con uno scossone un giovane tamburino: «Batti il posto di combattimento». Poi ordinò di mollare l'ancora e suonò in sala macchine per spostarsi a marcia indietro. Gli ordini furono eseguiti in meno di venti secondi. L'elica stava già girando quando Higginson tornò di corsa in coperta. «Si tratta di un violatore di blocco?» chiese a Crosby.

L'ufficiale di quarto scosse il capo e indicò il mare oltre la murata. «Eccolo là, sembra quel dannato sommergibile torpediniere.»

«Lo vedo», confermò Higginson. «Sembra un'asse con le estremità appuntite. Guardi, si vede come una luce nella torretta.»

Pickering accorse dalla sua cabina, imbracciando una doppietta. Chiese il perché dell'allarme. Quando gli fu indicato il sommergibile in avvicinamento, ripeté l'ordine di Crosby di mollare l'ancora e di fare macchina indietro. A Pickering, il sommergibile sembrava una grossa baleniera capovolta con due protuberanze a un terzo dalle estremità. Poi puntò la sua doppietta e cominciò a sparare contro quella strana imbarcazione in acqua, urlando, mentre premeva il grilletto: «Più forte a macchina indietro!»

Higginson strappò il fucile a una vedetta e aprì a sua volta il fuoco. Fu presto raggiunto da altri, compreso il guardiamarina Charles Craven, che esplose due colpi con la sua pistola a tamburo. Il battello attaccante era ormai tanto vicino che Craven dovette sporgersi dalla murata per sparare un terzo colpo.

Poi il guardiamarina si rese conto che il fuoco delle armi portatili era inutile, corse al più vicino pezzo da 32 libbre e cercò di puntarlo contro l'oggetto in acqua, che sì stava ormai allontanando dall'*Housatonic.* Stava

per tirare il cordone di sparo quando improvvisamente sentì la coperta sollevarsi sotto i suoi piedi.

Nel momento in cui l'arpione in fondo alla lunga asta montata sul bidone contenente i cinquanta chili di polvere nera si piantò nel fasciame, trapassando la guarnizione di rame, Dixon gridò: «A marcia indietro, presto!»

I marinai del sommergibile cominciarono a mulinare furiosamente a marcia indietro e il battello si allontanò lentamente dal suo avversario. A mano a mano che la distanza aumentava, Dixon poté osservare dal finestrino gli uomini che sparavano dalla battagliola dello sloop. Sentiva le pallottole delle armi leggere colpire lo scafo senza arrecare danno e rimbalzare in acqua. Era sicuro che l'arpione della carica si era piantato saldamente nello scafo. Ora si trattava di allontanarsi e di farla esplodere.

Poi Dixon notò un cannone che veniva puntato contro il suo sommergibile, il pezzo da 32 libbre manovrato dal guardiamarina Craven. Il sommergibile si trovava ora a una cinquantina di metri, molto meno della distanza considerata di sicurezza per sopravvivere all'esplosione. Spinto dalla disperazione, Dixon si rese conto che entro pochi secondi sarebbero stati centrati e affondati. Non vide altra scelta che rischiare, nella speranza di cavarsela. Voleva aprire il portello, afferrare la sagola del detonatore e azionarlo personalmente.

Prima che potesse muoversi, però, una pallottola della pistola del guardiamarina Craven colpì il rocchetto della cordicella e ne bloccò il movimento. La sagola si tese, si allungò e poi fece scattare il detonatore.

L'arpione in cima alla carica esplosiva del sommergibile era penetrato nello scafo dell'*Housatonic* nel punto in cui la fiancata si arrrotondava vicino al timone e all'elica. L'esplosione avvenne in profondità sotto la nave, e la sua forza principale fu assorbita dalla sezione di poppa dello scafo. Non ci fu un rimbombo, né una colonna d'acqua, né fumo o fiamme. Coloro che si trovavano a bordo avvertirono uno scossone come se ci fosse stata una collisione con un'altra nave. Uno dei marinai disse che l'esplosione gli era sembrata un lontano colpo d'obice, seguito da una specie di terremoto. Un altro ricordò di aver visto frammenti della nave levarsi nell'aria della notte.

L'acqua irruppe nello scafo da una vasta falla, fracassando le assi del fasciame e sfondando le paratie. La macchina andò fuori giri quando l'albero dell'elica si spaccò. La maggior parte del lato di dritta a poppavia dell'albe-

ro di mezzana fu devastato. La nave cominciò immediatamente ad affondare di poppa. Come un animale morente, si inclinò a sinistra e si adagiò sul fondale mentre l'acqua nera stendeva come un sudario di morte sopra lo scafo. Meno di cinque minuti dopo l'esplosione, dell'*Housatonic* affioravano in superficie soltanto gli alberi e il sartiame.

Nell'improvviso parapiglia, il sottufficiale Joseph Congdon ordinò di mettere a mare le lance. Soltanto due delle sei appese alle gru furono calate dalla nave che affondava e cominciarono immediatamente a raccogliere gli uomini finiti in mare, mentre gli ufficiali facevano arrampicare i rimanenti sul sartiame, dato che ben pochi erano quelli che sapevano nuotare.

Malamente contuso, il capitano Pickering gridò dalle sartie agli uomini delle lance: «Vogate verso il *Canandaigua* e richiedete assistenza!»

Soltanto il giorno dopo si scoprì che cinque uomini dell'equipaggio dello sloop mancavano all'appello e si presumeva fossero annegati.

L'onda d'urto dell'esplosione fu più grave per gli uomini del sommergibile che per l'equipaggio dell'*Housatonic.* Il contraccolpo tolse loro il fiato e li scaraventò contro l'albero a gomiti e contro lo scafo. Dixon rimase momentaneamente stordito e osservò intontito l'onda sollevata dall'esplosione travolgere il sommergibile facendolo scarrocciare sbandato e ballonzolare come una zattera lungo una rapida. Fino a quel momento non aveva avuto occasione di rendersi conto dell'effetto su un sommergibile di un'esplosione subacquea a breve distanza. Per quel che ne sapeva, nessun esperimento era mai stato effettuato per simulare un'eventualità del genere.

Il marinaio Wicks fu scaraventato contro Arnold Becker, suo vicino di manovella, e gli fece sanguinare il naso. Al centro del sommergibile il marinaio Simpkins sbatté il capo all'indietro contro lo scafo, poi in avanti contro l'albero a gomiti, e perse i sensi. Frederick Collins si spaccò il mento, mentre il caporale Charles Carlson, accanto a lui, riportò una contusione alla schiena.

L'artigliere Augustus Miller cadde anch'egli contro l'albero a gomiti, spaccandosi uno degli incisivi. «Dannazione!» biascicò con le labbra insanguinate. «Ho perso un dente. Aiutatemi a trovare il mio dente!»

Tutti avvertivano un ronzio alle orecchie e quasi tutti avevano riportato contusioni. All'interno del sommergibile non ci furono né panico né caos. Per lo più rimasero tutti sotto shock per qualche momento, prima di rendersi conto del trionfo della loro impresa. Dixon si schiarì il capo e scrutò attraverso uno dei finestrini. La marea aveva già trascinato l'*Hunley* a una

cinquantina di metri dalla nave che affondava, verso sud-est, ma poté notare che lo sloop stava andando sotto rapidamente.

«Ci sono feriti gravi?» domandò.

«Simpkins è svenuto», riferì Wicks.

«Credo di essermi rotto il naso», commentò Collins.

«Ho perso un dente», grugnì Miller.

«Cos'è successo, signor tenente?» chiese ansiosamente Wicks. «L'abbiamo affondata?»

«Dia un'occhiata dai finestrini di poppa», rispose Dixon, mentre l'eccitazione aveva la meglio sullo stordimento. «Abbiamo affondato quel maledetto yankee.»

La tensione scomparve di colpo. Quasi come se fossero passati a un'altra vita, tutti si scossero dal loro torpore e cominciarono ad applaudire. Dopo incredibili avversità, avevano messo in palio la vita e avevano vinto. L'*Hunley* si era dimostrato valido. Aveva finalmente realizzato ciò per cui era stato progettato.

«Non è ancora finita», ammonì Dixon. «Alle manovelle. Voglio mettere altri trecento metri fra noi e l'*Housatonic* prima che la flotta nordista si accorga dell'affondamento.»

Tutti entusiasti, i nove uomini dell'equipaggio cominciarono a far girare l'albero a gomiti come se dolori e stanchezza non esistessero. Simpkins cominciò a riprendersi, ma era troppo stordito per rimettersi al lavoro. Dixon fece girare la ruota del timone e si mise per rotta a est per un quarto di miglio prima di virare verso Breech Inlet. Quando gli parve di essere a una distanza di sicurezza, ordinò all'equipaggio di fermarsi e di riposare.

«Tre di voi possono manovrare a turni per mantenerci in posizione fino al ritorno della marea, poi potremo tornare in porto. Lavorerò io al posto di Simpkins, finché non si rimetterà in piedi.»

«Con il permesso del signor tenente», intervenne Wicks, «invece di tornare alla batteria Marshall direi di entrare a Charleston e di raccontare di persona al generale Beauregard quel che abbiamo fatto.»

«Sono d'accordo», sorrise Dixon, «ma questo vorrebbe dire attraversare metà della flotta nordista. Meglio rientrare dal Breech Inlet e proseguire per Charleston dalla baia interna.»

Lavorando a turno sull'elica per evitare che il sommergibile venisse trascinato al largo fino al cambio della marea, gli uomini si passarono le borracce d'acqua e si rilassarono consumando un pasto a base di rape e di carne secca di bue. Dixon e Wicks aprirono i portelli dei boccaporti per la-

sciare entrare l'aria fresca.

Poi Dixon si alzò in piedi, sporse un braccio dal boccaporto e agitò una lanterna azzurrata, il segnale per le sentinelle della batteria Marshall di accendere un falò per orientare l'*Hunley* che rientrava.

Alle 21.20 l'ufficiale di quarto a bordo del *Canandaigua* chiamò in coperta il comandante, capitano di vascello Joseph Green: una lancia si era affiancata sottobordo. Green raggiunse immediatamente la battagliola e chiese: «Di che nave siete?»

«Dell'*Housatonic*», rispose il marinaio Robert Fleming. «Siamo stati affondati da un battello torpediniere dei ribelli. Quel che resta dell'equipaggio è aggrappato al sartiame.»

Non avendo udito l'esplosione, la notizia lasciò esterrefatti Green e i suoi ufficiali. Il comandante fece issare immediatamente segnali di pericolo e lanciò tre razzi per mettere in allarme il resto della fiotta. Poi il *Canandaigua* mollò la catena dell'ancora e andò direttamente in soccorso dell'*Housatonic*. Durante il percorso raccolse anche la seconda lancia, con a bordo lo sfortunato comandante Pickering.

Raggiunsero la nave affondata alle 21.35, calarono le lance e cominciarono a raccogliere gli uomini aggrappati alle sartie. Nessuno degli ufficiali e dell'equipaggio del *Canandaigua* notò niente di insolito durante la navigazione verso l'*Housatonic*.

Troppo tardi Dixon avvertì una vibrazione nell'acqua attraverso lo scafo di ferro dell'*Hunley*. Troppo tardi avvistò le luci di una nave che arrivava a soccorrere i superstiti dello sloop affondato. Troppo tardi i portelli dei boccaporti furono chiusi e fu dato l'ordine di immergersi. Troppo tardi venne il suo grido di allarme. Otto uomini si gettarono disperatamente sull'albero a gomiti nel vano tentativo di fare allontanare il sommergibile dalla rotta del *Canandaigua*. La sorte dell'equipaggio del battello era ormai segnata

Dixon, dal finestrino, rimase paralizzato quando vide la prua della nave da guerra nordista ergersi nell'oscurità. La forza dell'urto fece sbandare il sommergibile sul fianco e lo spinse più a fondo. Le lamiere di ferro si staccarono e l'acqua precipitò all'interno, allagando in pochi secondi lo scafo.

Nessuno può dire con certezza quello che passò nella mente degli uomini del sommergibile condannato mentre scivolava per l'ultima volta sot-

t'acqua. L'ultimo pensiero di Dixon fu forse per la sua fidanzata, Queenie Bennett, che lo aspettava nell'Alabama. James Wicks forse ricordò sua moglie e le quattro figlie prima che l'oscurità lo inghiottisse.

I morti dell'*Hunley* furono ventidue.

Col tempo, le ossa di Dixon e del suo equipaggio sarebbero state conservate dal sedimento che filtrò lentamente all'interno dello scafo e lo riempì. Sarebbero trascorsi centotrentuno anni prima che qualcuno apprendesse dove e perché erano morti.

La storia del piccolo battello subacqueo che entrò nei libri di storia come il primo sommergibile che affondò una nave da guerra, un'impresa non più ripetuta finché l'*U-21* silurò l'esploratore britannico *Pathfinder* durante la prima guerra mondiale, era cominciata a New Orleans nei primi mesi del 1861.

Il suo predecessore si chiamava *Pioneer*. Nato da un'idea del macchinista James McClintock e costruito tre anni prima dell'*Huntey*, era un battello a forma di sigaro con le estremità a cono, lungo 9 metri e largo 1,20. Settant'anni prima dell'aereo di Howard Hughes, il *Pioneer* utilizzò rivetti svasati per unire lamiere di ferro da 63 millimetri all'ossatura interna, riducendo così l'attrito dell'acqua durante la navigazione. Stando alle informazioni, funzionò in modo sorprendente azionato da tre uomini, che riuscirono addirittura a far saltare una goletta sul lago Pontchartrain durante una missione di prova.

Due dei finanziatori del *Pioneer*, Horace L. Hunley e Baxter Watson, si entusiasmarono molto alla prospettiva di trasformarlo in battello corsaro, e si diedero da fare per ottenere le necessarie lettere di marca per poter effettuare la guerra di corsa. Sfortunatamente, l'ammiraglio nordista David Farragut la pensava in modo diverso: scese con la sua flotta oltre i forti del basso corso del Mississippi e conquistò New Orleans prima che il *Pioneer* fosse ultimato.

Hunley ordinò di affondarlo per impedire che cadesse nelle mani degli yankee. Molti anni dopo, un sommergibile che si ritiene sia quello di McClintock fu recuperato in un canale e ora è esposto in Jackson Square. Tuttavia le dimensioni e la forma non corrispondono ai resoconti dei testimoni oculari sul *Pioneer*. I ricercatori sostengono inoltre che il sommergibile di Hunley e McClintock fu ripescato e venduto all'asta come rottame parecchi anni dopo la fine della guerra.

Hunley, McClintock e Watson ripararono a Mobile, Alabama, e comin-

ciarono rapidamente a montare un secondo sommergibile in una officina di proprietà di Thomas W. Park e Thomas B. Lyons. Furono abilmente assistiti da due ufficiali del Genio del 21° reggimento dell'Alabama, i tenenti William Alexander e George E. Dixon.

Chiamato semplicemente *Pioneer II* e talvolta *American Diver*, il nuovo battello era più largo e meglio progettato per la navigazione subacquea del precedente. Funzionava bene e si manovrava senza sforzo. Le sue prove in mare furono senza intoppi, ma quando uscì per la sua prima missione, l'affondamento di una nave di blocco unionista, fu sorpreso da un improvviso temporale venuto dal mare. Mentre attraversava la baia di Mobile trainato da un rimorchiatore, le ondate raggiunsero i boccaporti aperti. I tentativi di sgottare si dimostrarono insufficienti e l'equipaggio fu costretto ad abbandonarlo prima che affondasse davanti a Fort Morgan.

Con più fegato che preveggenza, Hunley raccolse altri fondi per cominciare la costruzione di un terzo sommergibile. McClintock funse da consigliere del programma, mentre il tenente Alexander stese il progetto e diresse la costruzione. Il battello prese vita, sembra, dalla caldaia di una vecchia locomotiva tagliata orizzontalmente: fra le due parti fu aggiunta con una serie di rivetti una striscia di 30 centimetri di lamiera di ferro, poi furono aggiunte una prua e una poppa a forma di cuneo in ferro fuso, mentre all'interno vennero sistemate paratie a una distanza di 90 centimetri dalle estremità, con funzione di casse di zavorra.

Il battello che divenne famoso come il sommergibile torpediniere *Hunley* era sorprendentemente avanzato per i suoi tempi. La sua sagoma era molto simile a quella del sottomarino nucleare *Nautilus*, costruito quasi un secolo dopo. Possedeva timoni di profondità ai lati dello scafo, pompe a mano per aumentare o diminuire il livello dell'acqua di zavorra, un'elica unica e un timone di direzione al centro della poppa, anche in questo molto simile ai sottomarini nucleari moderni. Una serie di pesi di ferro lungo la chiglia poteva essere sganciata girando una chiave inglese per ridurre la zavorra in caso d'emergenza. Due torrette munite di finestrini d'osservazione fungevano da boccaporti per l'entrata e l'uscita. Erano larghe quanto bastava per permettere a un uomo di infilarvisi dentro o di uscirne, a patto che tenesse le braccia alzate sopra la testa. C'era anche un rudimentale snorkel, chiamato «scatola d'aria», con tubi che potevano sollevarsi verticalmente sopra la superficie del mare. Era come se Henry Ford avesse costruito una berlina modello A del 1929 partendo da una carrozza senza cavalli. L'unico difetto dell'*Hunley* era il suo primitivo sistema di propulsio-

ne. Gli accumulatori delle batterie elettriche e i motori diesel erano ancora di là da venire, e ci si dovette affidare alle braccia di otto uomini robusti per azionare l'albero a gomiti che faceva girare l'elica.

L'*Hunley* era lungo fuori tutto circa dieci metri e mezzo e lo scafo era alto un metro e mezzo, con una larghezza di un metro e venti. Il timone era comandato da una ruota azionata dal comandante che stava in piedi e pilotava orientandosi attraverso i finestrini della torretta anteriore. Dalla prua, come dal muso di un pesce spada, si dipartiva un tubo di ferro lungo sei metri, sul quale era infilato un arpione seghettato assicurato a un bidone di rame contenente una carica di polvere nera. Il concetto era di fare mulinare l'equipaggio a tutta forza per piantare l'arpione nello scafo della nave nemica. Poi, facendo marcia indietro, l'asta si sfilava dall'arpione e dal bidone esplosivo, collegato a una cordicella di sparo avvolta su un rocchetto accanto alla torretta di prora. A 135 metri di distanza la cordicella faceva scattare il percussore e la carica esplodeva, con il sommergibile ormai a una distanza ritenuta di sicurezza.

Il battello era stato definito dalla fiorita prosa dei giornali dell'epoca come «un congegno infernale» e, in modo più appropriato, come «una bara viaggiante». Sui giornali del Nord, dopo che le spie avevano dato notizia della sua costruzione, era definito «l'arma segreta del Sud».

Le acque agitate della baia di Mobile si dimostrarono troppo difficili per il sommergibile e le navi unioniste rimanevano troppo distanti per potere essere raggiunte in una sola notte, per cui Hunley e i suoi soci cominciarono a rinunciare all'idea di una lucrosa guerra di corsa. Poi arrivò un'offerta che non fu possibile rifiutare.

Il generale Pierre Beauregard, che comandava la difesa di Charleston nella Carolina del Sud, chiese che quel battello fosse trasportato nel suo settore per eliminare la squadra unionista che bloccava il porto. Horace Hunley e i suoi colleghi costruttori accettarono subito, soprattutto perché John Fraser, un ricco commerciante proprietario di parecchi mercantili contrabbandieri, offriva un premio di 100.000 dollari a chiunque fosse in grado di affondare l'ammiraglia nordista, la *New Ironside*, oppure 50.000 dollari per qualunque monitore o altra nave armata nordista.

Il sommergibile venne subito issato su due carri piatti ferroviari, assicurato bene e trasportato attraverso le foreste delle campagne del Sud. Dev'essere stato un vero spettacolo per gli stupefatti abitanti delle città e dei paesi lungo il percorso. L'*Hunley* non era un gigante di sughero e i carri piatti gemevano sotto il suo peso. Ci fu chi volle calcolarlo, ma non esiste

un dato preciso: le stime oscillano fra le quattro e le dieci tonnellate.

Horace Hunley affidò il comando a McClintock, ma l'operazione non ebbe un inizio felice. McClintock e il suo equipaggio civile tentarono varie volte di uscire dal porto e di attaccare la flotta nordista, ma fecero fiasco a causa di problemi meccanici e del mare grosso.

I militari non ne furono impressionati. Quando insistettero per inviare un ufficiale di marina come osservatore, McClintock rifiutò nettamente, ma non fu una mossa saggia. L'*Hunley* venne immediatamente requisito in nome della Confederazione, McClintock fu munito di foglio di via e a bordo salì un equipaggio di marinai delle corazzate del porto, comandato dal tenente di vascello John Payne.

Ma nemmeno questi ebbero fortuna.

Poco dopo, a causa della sua inesperienza, Payne fece immergere il battello mentre si trovava preso in un cavo impigliato nel portello del boccaporto. I boccaporti aperti imbarcarono acqua e il sommergibile affondò. Payne riuscì a liberarsi, gridando ai suoi di abbandonare la nave. Ma per lui era facile: era già mezzo fuori della torretta anteriore. I poveracci all'interno dello scafo se la sarebbero cavata meglio se avessero voluto attraversare a nuoto la Manica ammanettati e non riuscirono a venir fuori da quella bara di ferro.

Il tenente Charles Hasker, che si trovava nella torretta di poppa a manovrare la pompa di zavorra, fu trascinato a fondo quando la pressione dell'acqua fece richiudere il portello su una sua gamba, spezzandogli l'osso. Quando il sommergibile fu pieno d'acqua, la pressione si ristabilì e Hasker riuscì a estrarre la gamba fratturata dalla morsa di ferro e a riemergere da 13 metri di profondità, tornando miracolosamente all'aria e al sole senza annegare né essere colpito da embolia. Dopo la guerra civile, Hasker cominciò a vantarsi di essere andato a fondo con l'*Hunley* e di essere sopravvissuto.

Cinque uomini annegarono. L'*Hunley* aveva cominciato a fare le prime vittime.

Fu recuperato, i morti furono sbarcati e l'interno fu asciugato. Horace Hunley offrì i servigi del gruppo dei costruttori, compresi Thomas Park, nella cui officina il battello era stato montato, e il tenente Dixon. Beauregard accettò. Hunley e i suoi arrivarono e rimisero subito il sommergibile in condizioni di immergersi.

Le prove pratiche cominciarono nei fiumi Ashley e Cooper e si dimostrarono impressionanti. Svariate volte l'*Hunley* e il suo equipaggio si im-

mersero a un centinaio di metri da una nave all'ancora e riemersero alla stessa distanza sul lato opposto dopo dieci o quindici minuti.

Il 15 ottobre 1863 il sole era coperto da una fitta foschia. Dixon, che di solito comandava il sommergibile, non era presente quel giorno e Hunley prese il timone per un'immersione di prova. Per qualche inspiegabile motivo a bordo mancava un altro dell'equipaggio, composto ora di otto uomini.

I marinai scesero dalla banchina lungo le passerelle fino ai boccaporti aperti delle torrette, si infilarono all'interno e presero posto intorno all'albero a gomiti, ma in posizione tale da affollare il poco spazio disponibile. Poi Thomas Park entrò dalla torretta di poppa e chiuse il portello, mentre Hunley faceva altrettanto da quella di prora.

Hunley si diresse verso l'*Indian Chef*, un'unità ausiliaria che la marina sudista usava per appoggiare le operazioni di minamento del porto. Il comandante del sommergibile aveva due possibilità, per la navigazione subacquea: poteva allagare le casse di zavorra fino a lasciar affiorare soltanto le torrette e quindi immergersi abbassando i piani di profondità, controllando di conseguenza l'angolo per la quota desiderata. La seconda possibilità, la più facile per il sistema a propulsione umana, era quella di allagare le casse fino a raggiungere il punto d'equilibrio di galleggiamento alla profondità voluta, lo stesso sistema usato ancora oggi sui sottomarini. L'assetto era stabilizzato da Park, che azionava le valvole e la pompa della cassa di poppa. Quando Hunley era pronto per risalire, lui e Park dovevano pompare fuori l'acqua contemporaneamente e il sommergibile doveva riaffiorare. A patto che tutto andasse bene.

Ma quel giorno qualcosa andò terribilmente storto.

I testimoni oculari ricordano di aver osservato il sommergibile immergersi e poi di avere atteso invano che tornasse a galla. Qualche ora dopo fu evidente che Horace Hunley e il suo equipaggio all'interno del «congegno infernale» erano perduti.

Si trattò, ancora una volta, di un errore umano. Hunley aveva calcolato male l'angolo di immersione e aveva fatto allagare la cassa di prua oltre il dovuto. Il sommergibile perse l'assetto e piantò il muso nel fango del fondale con la poppa inclinata verso la superficie, distante però ben 44 metri. E a questo punto uno dei difetti di costruzione ebbe il suo effetto. Le paratie delle casse di zavorra non arrivavano fino al tetto dello scafo e, quando la cassa anteriore fu piena, l'acqua cominciò a traboccare nel locale principale.

Hunley cominciò ad azionare freneticamente la pompa ordinando a Park

di vuotare la cassa di poppa nel disperato tentativo di aumentare la galleggiabilità. Park mantenne la calma e la poppa si sollevò fino a far assumere al battello un angolo di trenta gradi. Hunley, sfortunatamente, fu preso dal panico e si dimenticò di chiudere la valvola di ammissione e, nonostante i suoi sforzi alla pompa, l'acqua continuò a entrare.

Gridò all'equipaggio di sganciare la zavorra di ferro assicurata alla chiglia. Lavorando sbilanciati, gli uomini riuscirono ad allentare soltanto a metà i bulloni arrugginiti prima di essere raggiunti dall'acqua che salì implacabile sopra le loro teste. In un estremo tentativo di salvarsi, gli uomini cercarono di aprire i boccaporti per tornare a nuoto in superficie. La pressione dell'acqua, però, non consentì l'apertura e quando le salme furono recuperate, per la maggior parte reggevano ancora le candele.

Il bilancio era ormai tragico: *Hunley* 13, Confederazione 0.

In città cominciò a girare la voce che «l'*Hunley* è in grado di immergersi a comando, e qualche volta anche senza». La marina da guerra sudista si trincerò dietro il suo «ve l'avevamo detto», e non volle più saperne del sommergibile. Nonostante le sue riserve, Beauregard ordinò di recuperare il battello. I palombari diretti dal capitano Angus Smith si incaricarono di riportarlo a galla per la seconda volta. Hunley fu trovato morto con la testa nella torretta anteriore e un braccio sollevato come se cercasse di aprire il portello. Thomas Park era nella stessa posizione nella torretta di poppa. Entrambi erano morti soffocati. Gli altri sei erano annegati.

Quelli che videro i volti anneriti e deformati dei cadaveri non lo dimenticarono più. Il sangue e i brandelli di corpi sul campo di battaglia erano qualcosa che si poteva accettare, addirittura capire. Ma la morte in una cassa di ferro sotto il mare li riempiva di una ripugnanza peggiore di qualsiasi incubo.

I funerali si svolsero la domenica successiva. La salma di Hunley fu scortata al cimitero Magnolia di Charleston da due compagnie di soldati e da una banda. Dopo una solenne cerimonia fu calato nella tomba, seguito, il giorno dopo, dal suo sfortunato equipaggio.

Il sommergibile venne depositato su una banchina in attesa che Beauregard decidesse cosa farne. Un pittore del Sud, Conrad Wise Chapman, che passava nelle vicinanze, ne abbozzò uno schizzo, e in seguito dipinse un piccolo quadro attualmente conservato nel Museo della Confederazione di Richmond. Primitivo nella costruzione quanto moderno nelle linee, oggi fa la figura del classico pesce fuor d'acqua, con la lancia della torpedine puntata sconsolatamente sull'acqua contro la flotta nemica.

L'*Hunley* fu definito portasfortuna, e la maggior parte di quanti lo criticavano volevano, ora che l'equipaggio era stato recuperato, che fosse ributtato in mare e abbandonato sul fondo. Beauregard ordinò di sospendere le operazioni in immersione, in quanto non vedeva il motivo per sperperare altre vite su «una trappola che non era ancora stata capace di uscire dal porto». Soltanto in due si opposero a tale decisione.

I tenenti George Dixon e William Alexander, che avevano partecipato alla costruzione del *Pioneer II*, venuti a conoscenza della tragedia si affrettarono a raggiungere Charleston da Mobile, rifiutandosi di accettare una sconfitta.

Riuscirono a persuadere un riluttante Beauregard che sarebbe stato uno spreco enorme dimenticare gli eroici sforzi dei morti e ignorare la minaccia potenziale rappresentata dal sommergibile contro il blocco della flotta nordista. Pur senza entusiasmo, Beauregard alla fine cedette, ma soltanto a condizione che eventuali attacchi contro il nemico fossero effettuati con il sommergibile in affioramento, non in immersione.

I due intraprendenti ufficiali del Genio rimisero rapidamente il battello in condizioni di navigare e, cosa veramente incredibile, costituirono un nuovo equipaggio, scelto fra una marea di volontari prima ancora che la terra sulle tombe di Hunley e dei suoi uomini si fosse assestata. Forse l'allettante offerta, ancora valida, dei 100.000 dollari per chi avesse affondato la *New Ironside* fece passare in secondo piano la minaccia incombente di una morte orribile. Non si è mai saputo con certezza se l'offerta fosse in oro oppure in valuta confederata.

Il battello venne ufficialmente ribattezzato *Horace L. Hunley* e il tenente Dixon ne assunse il comando. Adesso era passato alle dipendenze dell'esercito, mentre la marina fungeva da supporto. Ormeggiato il battello nel canale interno dietro la batteria Marshall sull'isola Sullivan, Dixon e Alexander si stabilirono a Mount Pleasant e organizzarono quella che doveva diventare la prima scuola sommergibilisti. L'equipaggio apprese i rudimenti delle operazioni subacquee seguendo diagrammi tracciati sulla sabbia umida della spiaggia. E fu anche sottoposto a un programma di esercizi ginnici. Se soltanto avessimo le videocassette di quel che facevano... I pomeriggi furono impiegati in immersioni di addestramento e in corse di resistenza. Al crepuscolo i due giovani ufficiali si appostavano sulla spiaggia e con la bussola prendevano rilevamenti delle navi nordiste all'ancora. Quando il sommergibile e l'equipaggio furono pronti, cominciarono a effettuare missioni notturne contro la flotta nemica, partendo al calare della

marea e rientrando con la marea montante.

L'ammiraglio John Dahlgren, comandante la flotta nordista di blocco dell'Atlantico del Sud, veniva tenuto costantemente informato dai disertori sudisti dei progressi fatti dal sommergibile e ordinò ai comandanti delle sue unità di tenere gli occhi ben aperti, quando erano all'ancora durante la notte. Sbarramenti galleggianti da cui pendevano catene furono disposti attorno alle unità, costituendo una forma primitiva di reti parasiluri. Cartucce di calcio che davano una luce bianchissima furono innescate e preparate per il lancio, mentre battelli di sorveglianza incrociavano continuamente attorno agli ancoraggi. Dahlgren ordinò anche ai suoi monitori corazzati di ancorarsi in fondali bassi, in modo che il sommergibile non riuscisse ad avvicinarsi in immersione.

Notte dopo notte, quello sgraziato sommergibile e il suo duro equipaggio incrociarono in mare davanti a Charleston, alla ricerca di una nave yankee da affondare. Ogni volta se ne tornavano a mani vuote, mulinando a tutta forza per arrivare prima dell'alba, per non farsi scoprire, sballottati dalle onde, dalle correnti contrarie e dai forti venti, oppure sfiniti al punto di non riuscire a far compiere un ultimo giro all'albero a gomiti dell'elica.

L'inverno portò il freddo e il brutto tempo e le uscite dell'*Hunley* divennero sempre più difficili. Più di una volta le correnti contrarie per poco non lo trascinarono al largo. In altre occasioni erano ancora a portata di tiro dei cannoni nordisti quando sorgeva il sole. Dixon, sfinito, decise di concedere un po' di riposo all'equipaggio mentre effettuava ulteriori esperimenti subacquei nelle calme acque dietro l'isola Sullivan. Lo appassionava in particolare l'immersione prolungata.

Se fossero stati sorpresi da un battello di sorveglianza o si fossero trovati sotto il tiro di una nave di blocco, avrebbero potuto salvarsi soltanto immergendosi e aspettando sul fondo. La loro vita sarebbe dipesa dalla durata dell'immersione, allo scopo di far perdere le loro tracce ai nordisti. Ma bisognava sapere quanto si poteva restare sotto.

Dopo avere concordato un piano, i due tenenti salutarono i soldati sulla banchina della batteria Marshall, chiusero e bloccarono i portelli di prora e di poppa, poi controllarono l'ora sui loro orologi. Le casse di zavorra furono allagate e il sommergibile si adagiò lentamente nel fango del fondo. Per simulare le reali condizioni di impiego, gli uomini facevano girare lentamente l'elica, ciascuno proponendosi di non essere il primo a gridare «emersione!»

Venticinque minuti dopo le candele si spensero. Ogni secondo sembrava

durare un'eternità. Il vapore acqueo del loro respiro fece salire l'umidità interna a livelli insopportabili. L'oscurità sembrava una coperta soffocante. La normale conversazione a base di scherzi si spense in un silenzio rotto soltanto da un occasionale «come va?», seguito dal «tutto bene» che i due tenenti si scambiavano.

L'atmosfera divenne soffocante per la mancanza d'ossigeno e per il puzzo di sudore. Mai nella storia esseri umani erano rimasti tanto a lungo in immersione. Eppure nessuno chiedeva di tornare fuori.

Superarono di gran lunga i limiti previsti. Alla fine, come se si fossero messi d'accordo, tutti e nove chiesero, con voce roca: «Fuori!»

Dixon cominciò rapidamente a pompare fuori l'acqua della cassa anteriore, ma la pompa di Alexander non voleva saperne di funzionare. Con incredibile freddezza, l'ufficiale analizzò il problema. Lavorando al buio, tastoni, svitò il cappellotto della pompa, estrasse la valvola e la liberò da un pezzo d'alga che aveva otturato la bocchetta.

La prua ormai si era sollevata, mentre la poppa restava saldamente immersa nel fango. Gli altri lottarono contro il panico perché cominciavano a pensare alla fine sinistra di Hunley e Park e dei loro uomini. La morte li fissava negli occhi, eppure nessuno batté ciglio.

Alexander cominciò a perdere i sensi mentre rimontava la pompa e prendeva ad agire freneticamente sulla leva. Poi, d'un tratto, la poppa si liberò e il sommergibile si rimise in assetto proprio mentre le torrette affioravano. I portelli furono sbloccati e spalancati e l'intero equipaggio si accasciò esausto ma immensamente sollevato mentre l'aria fresca e frizzante invadeva lo scafo.

Il sole splendeva quando avevano dato inizio alla manovra, e ora faceva buio. Sulla banchina era rimasto un solo soldato; gli altri si erano dispersi, sicuri che l'*Hunley* avesse ricominciato i suoi tiri mancini. Il soldato cacciò un urlo di gioia per l'improvvisa resurrezione, quando Alexander gli gridò di lanciare una gomena per ormeggiare.

Alla luce di un fiammifero controllarono gli orologi: erano rimasti sotto per due ore e trentacinque minuti. Un risultato sorprendente, tenuto conto della scarsa cubatura dell'interno del sommergibile. L'*Hunley* fu veramente un pioniere nel campo della guerra sottomarina che sarebbe stata combattuta molti anni dopo.

Beauregard rimase molto impressionato del successo e ordinò che al sommergibile e al suo equipaggio fosse data tutta l'assistenza possibile sia dall'esercito sia dalla marina. In tali condizioni, più favorevoli, Dixon por-

tò fuori il battello ogni volta che il tempo lo permetteva, affrontando rischi sempre maggiori nel vano tentativo di attaccare un bersaglio raggiungibile.

Poi, inaspettatamente, ai primi di febbraio del 1864, Alexander ricevette l'ordine di tornare a Mobile per progettare e costruire un cannone a ripetizione a retrocarica. Come ebbe a dichiarare: «Questo fu un colpo terribile tanto per Dixon quanto per me, dopo tante traversie sopportate insieme».

La sua richiesta di restare con l'*Hunley* venne respinta. L'esercito aveva bisogno di Alexander in un campo in cui il suo talento era essenziale. E venne sostituito da un volontario di artiglieria di uno dei numerosi forti della città.

Dixon proseguì da solo, fino alla morte, in quella tragica notte del 17 febbraio 1864.

II
Il ritrovamento più difficile
Luglio 1980

Nel corso dei secoli i marinai sono stati perseguitati dalle superstizioni riguardanti la loro vita sul mare. Una volta si pensava che una donna a bordo portasse sfortuna. Le navi che avevano nomi di uomini invece che nomi di donna facevano una brutta fine. Nessun marinaio ucciderebbe un albatro, vero e proprio tabù prima ancora che si parlasse del Vecchio Marinaio. Alla luce della moderna tecnologia e del pensiero progressista, la maggior parte delle superstizioni marinare è stata gettata fuori bordo e dimenticata. Tuttavia c'è ancora una tradizione che resiste fermamente, e alla quale credono in molti: salpare di venerdì porta sfortuna. Fino all'inizio del secolo, le compagnie di assicurazione chiedevano un premio supplementare alle navi che mollassero gli ormeggi di venerdì per un viaggio oltremare.

Nel 1894 un commerciante scozzese, proprietario di navi a Liverpool, si seccò di dover pagare a comandanti ed equipaggi il giorno di sosta in più per salpare di sabato. E non lo entusiasmava la prospettiva di pagare onerosissimi premi agli avidi titolari delle compagnie di assicurazione. Per cui decise di smentire una volta per tutte quella vecchia storia del venerdì che porta male.

Ed ecco cosa fece: ordinò di costruire una nave, la cui chiglia fu impostata di venerdì. La nave fu varata di venerdì e battezzata *Friday* (venerdì) di venerdì. Fu scovato addirittura un comandante il cui cognome era Fri-

day. Poi fece imbarcare un costoso carico e, rifiutandosi di assicurarlo, il buon commerciante scozzese andò a salutare la bella nave *Friday* che partiva di venerdì alla volta di New York, con il capitano Friday alla ruota del timone.

Della bella nave e del suo coraggioso equipaggio non si seppe più nulla.

Esistono navi sfortunate e navi ancora più sfortunate, ma il sommergibile confederato *Hunley* ha stabilito una specie di primato. Tre volte è andato a fondo, due volte è stato recuperato. Nel suo scafo di ferro hanno perso la vita più di venti persone e nove vi giacciono ancora dentro.

Per qualcuno come me, patito dei misteri del mare, l'*Hunley* esercita un'attrazione magica, quasi irresistibile, simile a quella che proverebbe un gatto affamato mentre osserva un roditore troppo ben pasciuto che si affanna a correre nella ruota della sua gabbietta.

Nel corso dei decenni successivi alla sua vittoria e alla sua scomparsa nell'oblio, in molti hanno cercato quel piccolo sommergibile, ma tutti hanno fatto fiasco. Il suo ritrovamento è stato annunciato parecchie volte, ma senza alcuna prova concreta. E non sono mai state presentate fotografie o prove. L'unica cosa certa è che non è stato più rivisto.

Sulla sua sorte sono state formulate molte ipotesi, e sono talmente numerose che sarebbe bene contarle prima di avanzarne una nuova. Finì distrutto nell'esplosione, oppure risucchiato nella falla provocata sull'*Housatonic*, come parecchi ricercatori sostengono? L'equipaggio fu stordito dall'onda d'urto dell'esplosione e andò alla deriva privo di sensi o addirittura morto prima che il battello affondasse? L'esplosione può avere allentato le rivettature delle lamiere, provocando l'affondamento prima di completare il viaggio di ritorno verso il Breech Inlet? E se l'equipaggio, giubilante per la vittoria, fosse entrato nel porto di Charleston per raccontarla di persona alla popolazione e al comandante della piazza, generale Pierre Beauregard, e fosse stato speronato e affondato da uno dei numerosi mezzi di trasporto del porto? E se fosse riuscito a rientrare, affondando poi prima di attraccare alla sua banchina?

Era un mistero con mille tracce, nessuna delle quali però poteva dirsi conclusiva.

Io non ho mai accettato l'ipotesi che fosse affondato con l'*Housatonic*. Uno dei recuperatori dopo la guerra civile, Benjamin Mallifert, non era un fannullone. Recuperò molte parti dello sloop unionista e ribadì nei suoi diari di non aver trovato tracce dell'*Hunley*. Il tenente Churchill, a bordo della goletta recuperi *G. W. Blunt*, rastrellò il fondale per quasi cinquecen-

to metri attorno all'*Housatonic* e non trovò traccia del sommergibile.

Dopo la guerra il palombaro Angus Smith perlustrò con suo fratello una zona di oltre due ettari di fondale attorno al relitto, nella speranza di incassare il premio di centomila dollari promesso da P.T. Barnum a chi avesse ritrovato il famoso sommergibile. In una lettera del 1876, Smith sostenne di essersi seduto sul pesce silurante che giaceva accanto all'*Housatonic* e che sarebbe stato in grado di riportarlo a galla in qualsiasi momento. Ma, come tanti altri che gli fecero eco con l'annuncio della loro scoperta, Smith non presentò mai nemmeno una briciola di prove.

Nel 1908 il Genio Militare fece un contratto con William Virden per la demolizione del relitto, le cui dimensioni costituivano un pericolo per la navigazione. Dopo avere recuperato quattro tonnellate di ferro vecchio e avere sbriciolato, minandolo, lo scafo dell'*Housatonic,* ricevette la somma di 3240 dollari e dichiarò di non avere avvistato alcuna traccia del sommergibile.

La versione dell'allontanamento del sommergibile dopo aver provocato una falla nella zona di poppa del suo avversario fu confermata dal ricercatore Bob Fleming che ruppe il sigillo di cera e lesse le 115 pagine della testimonianza manoscritta dell'inchiesta del tribunale della marina dopo l'affondamento dello sloop. La testimonianza dei membri dell'equipaggio dell'*Housatonic*, rimasta sigillata negli archivi di Suitland, Maryland, per centoventi anni, confermò che il sommergibile si era ritirato di quasi 50 metri prima dell'esplosione. Uno dei testimoni, il marinaio Fleming (nessuna parentela con il nostro ricercatore), riferì che mentre la nave gli stava affondando sotto i piedi, era riuscito ad arrampicarsi sulle sartie prima di essere raggiunto dalle acque. In seguito a ulteriori domande, dichiarò: «Quando il *Canandaigua* [l'unità che arrivò a soccorrere i superstiti] ci raggiunse da poppa e si fermò al traverso [né perpendicolarmente né parallela, ma ad angolo rispetto alla nave] dell'*Housatonic*, a circa quattro lunghezze di distanza, mentre mi trovavo sulle sartie di trinchetto notai una luce azzurra sull'acqua proprio davanti al *Canandaigua* e sul lato di dritta dell'*Housatonic*».

Questo mi bastò per convincermi che l'*Hunley* si era allontanato dal punto dell'affondamento. Ed era anche un'indicazione grande come un manifesto pubblicitario del punto e della sorte del sommergibile, ma io quella volta non me ne resi conto.

C'era anche il rapporto del colonnello O.M. Dantzler, comandante della batteria Marshall davanti al Breech Inlet, dove si trovava la banchina del-

l'*Hunley:* «Ho l'onore di riferire che il battello torpediniere di base in questa postazione uscì la notte del 17 corrente e non fece ritorno. Furono osservati i segnali concordati da fare nell'eventualità che il battello volesse fosse esposta una luce in questa postazione per fargli da guida al ritorno e fu data loro risposta. Avremmo fatto prima rapporto a questo proposito, ma l'ufficiale di giornata di ieri era convinto che il battello fosse rientrato e me lo aveva comunicato. Non appena ebbi la notizia, inviai un telegramma di notifica al comandante Nance, viceaiutante generale».

C'è stato chi ha messo in dubbio questo rapporto, soprattutto per quanto riguarda la parte che diceva «osservati... e data risposta» ai segnali luminosi dell'*Hunley*. Si pensò che forse il colonnello Dantzler era stato negligente, aveva ignorato il mancato rientro del sommergibile e aveva cercato di coprirsi rigettando la colpa sull'ufficiale di giornata. Io non ero d'accordo e sulle prime accettai come veritiero il rapporto, per cui la nostra prima griglia di ricerca fu predisposta vicino alla spiaggia, partendo dal presupposto che una lanterna azzurra esposta sulla superficie dell'acqua non sarebbe stata molto visibile a un miglio di distanza. Fidarmi del colonnello Dantzler fu un errore di valutazione del quale in seguito mi pentii.

Cominciai i preparativi per il mio primo tentativo di trovare l'*Hunley* chiedendo un permesso all'Istituto di Archeologia e Antropologia dell'Università della Carolina del Sud. Il capo archeologo dell'Istituto, Alan Albright, fu estremamente cooperativo, nonostante qualche riserva sul fatto che una presuntuosa organizzazione che sosteneva di essere una fondazione senza scopi di lucro non andasse alla ricerca di tesori.

Diffidando di un individuo che sosteneva di non volere alcun manufatto a scopo di lucro, Albright mi fissò come una volpe che ha fiutato un lupo nel cambiamento di direzione della brezza: «E se trovate davvero l'*Hunley*, come la mettiamo?»

Feci un sorrisetto astuto e ribattei: «Quelli sono affari vostri».

La squadra della NUMA cominciò ad arrivare a Charleston e attraversò in automobile la baia fino all'isola delle Palme, dove il mio furiere di alloggiamento Walt Schob aveva organizzato la nostra base, in un vecchio e cadente motel i cui piccoli bungalow stuccati sembrava fossero serviti come covo e magazzino per i contrabbandieri di superalcolici al tempo del proibizionismo. Bill Shea sosteneva che forse Puff il Drago Magico vi si era rifugiato e vi era morto dopo essersela spassata nelle nebbie dell'autunno. Ho visto di rado camere separate da un bagno in comune. Era qualcosa

che poteva far pensare a incontri folli e scatenati.

Il nostro era un gruppo veramente ben assortito. Il dottor Harold Edgerton si presentò con il suo sonar a scansione laterale e il suo congegno per le esplorazioni sotto il fondale, come lo chiamava. Venne anche Peter Throckmorton, che aveva dato inizio alle ricerche archeologiche su antichi relitti nel Mediterraneo. Arrivò anche Dan Koski-Karell, l'archeologo al quale era stato concesso il permesso statale di ricerca. Non potevano mancare Bill Shea, Dirk Cussler, Walt Schob, Wayne Gronquist e l'ammiraglio Bill Thompson, quello che aveva realizzato il Navy Memorial, il monumento alla marina di Washington. Dana Larson era come sempre a disposizione per aiutarci, e comparve anche, per dirigere la nostra sezione arti magiche, la nostra medium fissa della Duke University, Karen Getsla.

Per aggiungere lustro alla festa, intervennero anche le mogli e le amichette di tutti, diciamo le amichette degli scapoli. Non riesco a ricordare se fossero state invitate, comunque arrivarono tutte ugualmente e, cosa che ha del miracoloso, tutti si trovarono bene e se la spassarono.

L'unico momento imbarazzante fu quando Throckmorton annunciò che avrebbe preparato una cena per tutti, a base dei suoi famosi gamberetti rosolati con una salsa speciale, rubata a un raffinato guardiano di capre turco. Requisì la cucina del motel e arruolò le donne, mogli e amichette, comandandole a bacchetta come un comandante Bligh su una nave scuola per apprendiste cuoche. Le sue pretese non andarono giù alle rappresentanti del gentil sesso. Mentre Peter stava dedicandosi con tutta l'anima alla sua salsa per gamberetti, l'equipaggio di cucina si ammutinò in segreto.

Una delle dame scopri un paio di calzini scartati in un bidone per le immondizie sul retro del motel. Mentre la salsa di Peter sobbolliva su un fornello, i calzini furono gettati nella casseruola e rimestati a dovere. Le congiurate dimostrarono una gran disciplina nel non pronunciare parola e si limitarono a deporre sulla tavola del buffet la salsiera assieme al resto delle portate. Credo che Walt Schob e Bill Shea siano stati i primi a servirsi, e quando sollevarono il mestolo per versare la salsa sui loro piatti di gamberetti e riso, la loro espressione di golosa attesa si trasformò lentamente in una di stupore. Non fecero una piega, saltarono la salsa e proseguirono lungo il buffet. Lo stesso fecero tutti gli uomini, che non erano sicuri se i calzini fossero davvero un condimento oppure uno scherzo. Le signore, naturalmente, avevano le lacrime agli occhi per lo sforzo che facevano di non scoppiare a ridere.

Alla fine giunse il momento che tutti attendevano, il turno di Throcko al-

la tavola del buffet. Quando arrivò alla salsiera e tirò su un calzino, rimase paralizzato dalla sorpresa. E in quel momento cambiò completamente personalità. Rimase immobile, come un uomo la cui moglie sia appena scappata con un allevatore di procioni di passaggio. Poi, lentamente, sollevò la salsiera per i manici, andò alla porta e gettò salsa, calzini e salsiera in un cespuglio di oleandri che poi trovammo morto alla fine della spedizione, al momento di fare ritorno a casa.

Le avventure a terra fanno il paio con quelle in mare. Una che evitò una tragedia avvenne due giorni dopo. L'equipaggio del gommone Zodiac, che avevo affittato per il pendolamento sulla griglia di ricerca vicino alla spiaggia, era composto da Bill Shea, che badava al magnetometro a protoni, da Dan Koski-Karell, che dirigeva le operazioni, e da mio figlio Dirk, che pilotava il battello e badava al motore fuoribordo.

A quell'epoca l'impianto di navigazione più preciso per seguire esattamente le fitte corsie di trenta metri della griglia era il Mini Ranger della Motorola. Scoprimmo che, anziché montare l'apparecchio su un'imbarcazione già sovraccarica, era più efficace dirigere la ricerca via radio da un furgoncino sulla spiaggia. Ogni mattina la squadra di ricerca attraversava il Breech Inlet, lo stesso canale usato centoventi anni prima dall'*Hunley*, e poi assumeva una posizione di partenza seguendo le istruzioni degli operatori del Mini Ranger.

Quella mattina, mentre scendevano il canale, Shea, Koski-Karell e il giovane Cussler notarono un gruppo di persone sulla riva che gridavano e gesticolavano disperatamente additando le acque davanti al gommone. Soltanto allora la squadra della NUMA avvistò tre testoline nell'acqua che scendeva veloce verso il largo, sotto il riflusso di marea. Dirk diresse verso di loro e, quando le affiancò, Shea e Koski-Karell si gettarono in acqua, afferrarono tre ragazzini, nessuno dei quali doveva avere più di nove anni, e li issarono a bordo.

Fu un salvataggio in extremis: ancora un paio di minuti e i ragazzi sarebbero annegati. Erano nella fase iniziale di uno shock e stavano cominciando a diventare cianotici. Fu praticamente un miracolo che l'unico mezzo entro un raggio di molte miglia in grado di percorrere le acque basse ma pericolose del canale si trovasse nel posto giusto al momento giusto.

Tornati a riva, i salvatori furono accolti dalla madre e dalla zia dei ragazzini, isteriche dalla paura, che si affrettarono a infilarli in un'auto e se ne andarono, senza un grazie, senza una parola di riconoscenza, senza nemmeno un cenno di saluto.

Quando tornammo, l'anno seguente, incontrai lo sceriffo locale e gli chiesi se avesse saputo più niente dei tre ragazzini che la mia squadra aveva salvato dalle acque. Disse di non esserne sicuro, ma che pensava che uno di essi fosse annegato. Lo rassicurai dicendogli che erano stati riportati a riva vivi e vegeti tutti e tre.

Mi chiedevo sempre perché il destino mi sussurrasse all'orecchio di andare a cercare l'*Hunley*. Forse il messaggio conteneva qualcosa di più della ricerca di un relitto. Perché grazie alla presenza della NUMA, quel giorno, tre ragazzi sono diventati adulti e forse, ma soltanto forse, oggi passeggiano sulla stessa spiaggia con i loro figli e raccontano loro che papà sarebbe morto annegato se non fosse stato per tre sconosciuti a bordo di un gommone.

Mentre lo Zodiac perlustrava la zona antistante la spiaggia alla ricerca dell'*Hunley*, spingendosi gradatamente verso il mare aperto, la nostra seconda imbarcazione ispezionava la zona dell'affondamento dell'*Housatonic*. I primi sondaggi individuarono chiaramente la sagoma del relitto e una caldaia. Ma del sommergibile nessuna traccia.

Nemmeno i fumetti potrebbero rendere giustizia a questa parte della spedizione. Il battello era un vecchio e malconcio cabinato di otto metri, ormai in attesa di smantellamento, il *Coastal Explorer*; aveva due motori, uno dei quali sempre moribondo per qualche guasto meccanico. E anche se si rompeva ogni pomeriggio con una precisione infallibile, si riusciva a ripararlo e in un modo o nell'altro ci riportava sempre a casa. Be', quasi. Una volta, mentre rientravamo dopo una giornata di lavoro, entrambi i motori tossirono e si spensero, per mancanza di carburante, a nemmeno cento metri dalla banchina. Per fortuna stavano arrivando proprio in quel momento i ragazzi dello Zodiac, che ci presero a rimorchio.

Un viaggio a bordo del *Coastal Explorer* mi faceva sempre pensare a una gita nel centro di Oz.

Il battello era di proprietà di un tipo veramente simpatico, Robert Johnson, che lo pilotava per noi. Lo chiamavamo affettuosamente Capitan Bob. I suoi due uomini d'equipaggio, allievi della famosa Cittadella di Charleston, erano due bei tipi. Avrebbero fatto sembrare Gilligan un mostro di efficienza. Ma quel che mancava loro in abilità lo compensavano con il buon umore. Quando il lavoro diventava noioso si mettevano a marciare su e giù per la barca al rullo di un tamburo. Non avevo mai visto prima battere un tamburo con uno scacciamosche. Abbiamo dimenticato i loro veri nomi, il che probabilmente è meglio. Li chiamavamo Heckle e

Jeckle.

Un giorno il mare era un po' mosso e la porta della cabina continuava ad aprirsi e a richiudersi con un botto. Il chiavistello non c'era, e se c'era doveva essere rotto.

«Sistemate quella maledetta porta!» ordinò Capitan Bob.

Heckle e Jeckle scattarono. Mentre il dottor Edgerton e il sottoscritto osservavano affascinati, Heckle afferrò un enorme mazzuolo, mentre Jeckle aveva scovato un chiodo da carpentiere lungo un palmo. Poi, con un colpo solo, lo piantarono attraverso il fondo della porta e nel legno della coperta.

«Questa non sbatte più», annunciò trionfante Heckle.

Capitan Bob annuì soddisfatto, in apparenza indifferente ai danni arrecati alla sua imbarcazione.

«Devi pure ammetterlo», fece il dottor Edgerton con il suo famoso sorriso, «che c'è del metodo nella loro follia.»

«Probabilmente», risposi io, scuotendo meravigliato il capo. «Ma credo che non chiederanno mai loro di scrivere una colonnina di consigli per i lavori domestici per il *Ladies' Home Journal*.»

Lavorare con il dottor Edgerton era una gioia. Se ne stava disteso su una sedia a sdraio, a osservare l'indice del suo strumento che indicava cosa c'era sotto il fondale, abbandonandosi al dondolio dell'imbarcazione. Proprio nel momento in cui avremmo giurato di vederlo cadere, il battello si inclinava dalla parte opposta e lui lo seguiva.

I matti del *Coastal Explorer* continuarono senza soste. L'equipaggio era affascinato in modo particolare da Karen Getsla, seduta a prua mentre cercava di sintonizzarsi con la posizione dell'*Hunley*. Apparentemente in trance, con le mani alzate come antenne, riusciva a «vedere» episodi e scene durante l'affondamento. Ma non riusciva a individuare il punto preciso.

Sono convinto che i medium riescano a vedere nella loro mente cose che vanno ben oltre la nostra immaginazione. Il loro problema, però, è che quando vogliono localizzare una nave affondata, in mare aperto non vi sono punti di riferimento: niente linee ferroviarie vicine, niente serbatoi d'acqua, niente pali telefonici o fiumi per orientarsi. Eppure è divertente lavorare con loro e non rinuncio mai a dar loro una possibilità di dimostrare i propri poteri.

La volta successiva che uscimmo sul nostro intrepido cabinato venne con noi Debbie, la ragazza di Wayne Gronquist, una splendida creatura alta almeno 1,74. A me hanno fatto sempre piacere le donne sulle nostre barche da ricerca. Ma mi preoccupa sempre il fatto che a bordo è difficile ave-

re un gabinetto, e le donne sono famose per non avere una vescica di ferro. Me lo ricorda sempre mia moglie, che mi fa fermare ogni due stazioni di servizio in autostrada.

Appena lasciato il porto e usciti in mare aperto, doppiata una gettata di pietrame lunga tre chilometri, Debbie si spogliò, rimase in bikini e si distese sul tetto della cabina anteriore, proprio davanti al parabrezza del timoniere, a prendere il sole e a mostrare le sue bellezze agli occhi avidi di chi stava in cabina.

Heckle e Jeckle, affascinati, se la mangiavano con gli occhi. Era come se assistessero alla seconda venuta del Messia. Perfino il dottor Edgerton parve impressionato.

Capitan Bob scrutò la distesa di liscia carne di femmina che gli riempiva la visuale del parabrezza, si volse verso di me e mormorò incerto: «Ma io non riesco a vederci, con lei davanti».

Mi strinsi nelle spalle. «Vada avanti con la bussola e faccia del suo meglio.»

Inutile dire che quel giorno non si concluse molto.

Nemmeno l'ultimo viaggio prima di concludere le ricerche per quell'anno trascorse senza incidenti. Durante l'uscita dal porto, Capitan Bob decise di risparmiare tre miglia e venti minuti tentando una scorciatoia, superare cioè la gettata di pietrame con l'alta marea. Certe volte è meglio essere sani che impazienti. E questa fu una di quelle.

Con un tonfo sordo il *Coastal Explorer* sobbalzò sui pietroni della gettata e si arrestò di colpo.

Mi gettai in acqua, immergendomi sotto lo scafo. La chiglia sembrava sospesa fra due pietroni. Mi accorsi che stando in piedi su uno di essi e spingendo con la spalla contro la prua riuscivo a spostare il cabinato di qualche centimetro, ogni volta che ci passava sotto un'onda. Mentre ero indaffarato a salvare il nostro *Explorer* per almeno un altro giorno, udii un tonfo alle mie spalle e avvertii la presenza di qualcuno che si era tuffato per aiutarmi. Mi voltai: era il dottor Edgerton, in braghette corte, che spingeva con tutte le sue forze.

Un cronista locale, salito a bordo quel giorno e apparentemente buon cattolico, pensò che il battello fosse condannato quando il dottore e io ci gettammo in acqua. Secondo lui, stavamo abbandonando un'imbarcazione destinata a colare a picco, e cominciò a sgranare il suo rosario con tanta fretta da farne fumare i grani.

Poi alzai lo sguardo: il coraggioso equipaggio era affacciato alla batta-

gliola e ci osservava in ozio, bevendo lattine di Pepsi. Edgerton aveva 77 anni, io soltanto 50 e nessuno di quegli asciutti spettatori là sopra ne aveva ancora compiuti 25. Eppure se ne stavano lì a guardare mentre due vecchi fessi grugnivano per lo sforzo e riuscirono alla fin fine a rimettere a galla il battello.

Il *Coastal Explorer* aveva riportato una falla e, quando raggiungemmo la banchina, c'erano quasi sessanta centimetri d'acqua nel vano motori e nella cabina.

L'anno dopo, quando tornammo per un altro tentativo di ritrovare l'*Hunley*, ebbi il dispiacere di vedere i rottami di quel fedele battello fatto a pezzi sparpagliati nella palude dietro l'isola Sullivan.

Nonostante il breve impegno, i matti della NUMA riuscirono a eliminare una griglia lunga due miglia che cominciava al Breech Inlet e si estendeva per quasi mezzo miglio in mare aperto. Ormai eravamo ragionevolmente sicuri che quel piccolo, sfuggente sommergibile non fosse affondato vicino alla riva o tra i frangenti, ma dovesse giacere più al largo, verso l'*Housatonic*.

Ho sempre ricordato con affetto questa spedizione come il Grande Trauma dell'80.

III
Ancora una volta, con sentimento
Giugno 1981

La maggior parte della vecchia banda si ripresentò l'estate seguente per un nuovo tentativo. Questa volta Walt ci sistemò in una grande e comoda casa sulla spiaggia nell'isola delle Palme, e ottenne addirittura una cuoca. Ci cucinava pranzi sontuosi, che di solito nuotavano nel grasso. Consumava Crisco più in fretta di quanto una balena facesse con il plancton. Aveva un unico difetto, non voleva preparare i fiocchi d'avena, piatto che a me è sempre piaciuto. Ma dato che ero l'unico cui piacevano, agli altri non importava affatto.

A me piace la cucina casalinga del Sud. Datemi stufato di prosciutto con gallette, fiocchi d'avena al burro e caffè con cicoria e sono pronto ad afferrare una sciabola e guidare la carica della cavalleria di Pickett su per il Costone del Cimitero.

Ottenere il permesso, questa volta, fu una semplice formalità. Alan Albright ci offrì generosamente una squadra di archeologi subacquei di prima

grandezza e un'eccellente barca con fuoribordo. La squadra al completo poteva contare su diciassette persone, con l'arrivo di una mezza dozzina di giovani volontari: Tim Firmey della guardia costiera, due studenti dell'Istituto di Archeologia della Carolina del Nord, Bow Browning e Wilson West, mio genero Bob Toft, mio figlio Dirk e un giovanotto del posto, David Farah, che si dimostrò quanto mai utile e i cui genitori organizzarono un meraviglioso barbecue per tutta la squadra. Questa volta intervennero anche Ralph Wilbanks e Rodney Warren dell'università, mentre Bill O'Donnell e Dave Graham della Motorola arrivarono in volo per far funzionare il Mini Ranger.

Questa spedizione andò liscia come la gamba depilata di una indossatrice. L'equipaggiamento funzionò senza perdere un colpo, il tempo ci favorì con un mare calmo e gli unici inconvenienti, per fortuna, furono le scottature solari, un po' di mal di mare e i postumi delle sbornie. Adottando il principio delle corsie da trenta metri, ispezionammo complessivamente sedici miglia quadrate di mare, partendo da dove eravamo rimasti l'anno prima, cercando più al largo e al di là dell'*Housatonic*. Il successo e l'insuccesso furono uguali. Anche se non trovammo l'*Hunley*, scoprimmo cinque violatori di blocco sudisti e tre corazzate nordiste.

Walt Schob manovrava la barca dell'università e tracciava le linee della griglia, mentre Bill Shea, lottando a ogni passo contro il mal di mare, faceva funzionare il suo magnetometro a protoni autocostruito. Nel corso delle comunicazioni con la radio portatile, Walt chiamava il fuoribordo *Steak Boat*, «la barca delle bistecche». Il motivo era che non voleva si sapesse che era coinvolto con proprietà statali. Ci sono cose che non possono essere spiegate nei dettagli.

Dirk e Dave Graham se ne stavano seduti in un furgoncino preso a nolo parcheggiato in un cortile di una casa vicino a Breech Inlet, e facevano funzionare il Mini Ranger. Quando i ragazzi sulla spiaggia si annoiavano di tenere la *Steak Boat* sulla corsia giusta, si impegnavano in elaborate gare di caccia alle mosche e tenevano conto del punteggio fissando le loro vittime alle pareti del furgoncino con lo scotch trasparente.

La proprietaria della casa era quanto mai accomodante. Un pomeriggio ci invitò per un cocktail. Fu un'ospite molto carina fino alle 18.30. Poi ci informò che dovevamo andarcene perché stava per dare un altro ricevimento per amici e vicini e credeva che non avessimo niente in comune con loro. Credo vi siano alcune idiosincrasie nell'ospitalità sudista che noi del Nord e del West non riusciremo mai a capire.

Per la barca da immersioni e da appoggio noleggiammo un solido battello di proprietà di Harold Stauber, un uomo con la pazienza di un tronco d'albero, che conosceva le acque attorno a Charleston come il tinello di casa sua. Con questa imbarcazione, la *Sweet Sue*, la nostra squadra seguiva i rilevamenti fatti con la *Steak Boat*, si immergeva e scopriva che si trattava o di vecchi relitti di barche per la pesca dei gamberetti oppure di chiatte affondate. La maggior parte delle anomalie magnetiche risultò essere ciarpame gettato fuori bordo dalle navi. Nel corso di trecento anni sul fondale del porto di Charleston e nelle sue immediate vicinanze si era accumulata una tale quantità di rottami da poter tenere in attività un negoziante di ferrivecchi per tre generazioni.

Nelle giornate di calma, quando la *Steak Boat* non riusciva a rilevare anomalie che facessero pensare anche lontanamente a un sommergibile, i miei della *Sweet Sue* andavano a cercare altri relitti storici della guerra civile. Il mese prima avevo scoperto per caso un dato interessante. Confrontando alcune vecchie carte nautiche con quelle nuove, notai che i meridiani di prima del xx secolo erano indicati circa 350 metri più a ovest di quelli delle proiezioni successive. Quel che mi colpì fu il fatto che il 52° meridiano mi sembrò molto più vicino a Fort Sumter, su una carta del 1870, che non su una del 1980. Tenendo conto di questa rivelazione, scoprimmo parecchi relitti circa 350 metri più a ovest della posizione indicata sulle carte dell'epoca.

La prima nave individuata fu la *Keokuk*, una corazzata a cittadella con due casematte che affondò dopo aver incassato novantadue cannonate sudiste. Giace sotto un metro e venti di sedimento davanti al vecchio faro abbandonato di Morris Island. Poi fu la volta del monitore nordista *Weehawken*, una famosa nave da guerra affondata durante una tempesta, l'unica corazzata che ne sconfisse veramente un'altra durante la guerra. La trovammo sepolta sotto quasi due metri e mezzo di sedimenti.

La maggior parte della gente crede che i relitti siano adagiati in piedi sul fondo e ben visibili. Pochi sono quelli rimasti scoperti, ma la maggior parte delle navi affondate si è adagiata nel fondale molle ed è stata ricoperta dal limo sotto l'azione delle onde nel corso degli anni. Una scoperta sorprendente fu il *Patapsco*, un monitore nordista che saltò su una mina sudista nel 1865 e affondò davanti a Fort Moultrie con sessantadue membri dell'equipaggio. Dato che giace nel canale spazzato dalle correnti, quando ci immergemmo lo trovammo ritto sul fondo. Per quanto ne sia stata recuperata una buona parte dopo la guerra, la marina degli Stati Uniti lo consi-

dera ancora un cimitero del suo equipaggio. Di conseguenza ci limitammo a guardarlo, senza toccare niente.

Ogni volta che trovavamo un relitto, Ralph Wilbanks intratteneva l'equipaggio della *Sweet Sue* ballando una giga campagnola. Massiccio e tutt'altro che leggero, Ralph scuoteva l'intera imbarcazione, quando cominciava a ballare. Non c'è niente di meglio che un po' di buon umore a ruota libera, di chiassoso movimento e di frivolezza per alleviare la monotonia.

Probabilmente la scoperta più fortunata che abbia mai fatto è quella di un violatore di blocco sudista. Un giorno in cui il mare era troppo mosso per poter seguire le corsie di griglia, pensai che avremmo potuto sfruttare la situazione per cercare lo *Stonewall Jackson*, un violatore di blocco confederato andato perduto nel tentativo di entrare a Charleston nella primavera del 1863. Colpito dalle cannonate delle navi nordiste di blocco, andò in secca sull'isola delle Palme e fu distrutto insieme con il suo carico di pezzi d'artiglieria e di quarantamila scarpe. Nel corso degli anni, l'azione delle onde lo seppellì sotto uno spesso strato di sabbia.

Una carta del 1864 delle acque antistanti il porto di Charleston indicava il punto approssimativo in cui la nave si era arenata ed era bruciata. Quando sovrapponemmo una velina della carta del '64 a una moderna, potei constatare che la spiaggia si estendeva ormai di oltre quattrocento metri oltre la linea indicata durante la guerra civile. Tenendo conto della differenza in longitudine ricordata precedentemente, predisposi una griglia rettangolare di ricerca che la squadra avrebbe dovuto percorrere a piedi, lunga un miglio parallela alla spiaggia e larga quattrocento metri ai due lati della battigia. Il che era possibile perché l'acqua lungo la costa era molto bassa per un lungo tratto.

Una zona di questo genere è abbastanza facile da coprire seduti su una barca in movimento, ma percorrerla a piedi avanti e indietro sulla sabbia calda e umida, portando un rilevatore di metalli, diventa una faccenda faticosa e che fa perdere tempo. A terra, spostando il metal detector con un movimento da falciatore, si percorrono a piedi circa ottocento metri in un'ora, mentre su un'imbarcazione è possibile viaggiare a otto nodi.

Ci riunimmo in parecchi sulla spiaggia e contrassegnammo le corsie che volevamo perlustrare con i nostri magnetometri. Io portavo il gradiometro Schonstedt e deposi il registratore sulla sabbia. Poi collegai le batterie e cercai di calibrare i valori studiando le indicazioni sullo strumento e ascoltando il rumore dell'altoparlante. Quando è sistemato correttamente, il gradiometro emette un basso ronzio che sale di tono fino a stridere quando il

sensore comincia a rilevare la presenza di ferro. Stranamente, gli indici continuavano ad andare fuori scala mentre l'altoparlante strideva a più non posso. Cominciai a irritarmi perché non riuscivo a far tacere quel rumore. Cosa c'era che non andava? mi chiedevo. Ricontrollai i collegamenti con la batteria e tornai a modificare la posizione delle manopole, ma inutilmente.

A un tratto me ne resi conto. Non solo ero sceso sulla spiaggia e avevo piazzato il gradiometro direttamente sopra il relitto dello *Stonewall Jackson*, ma stavo rilevando la massa metallica delle sue macchine e delle sue caldaie. Scoperte simili sono probabili e accadono quanto l'essere colpiti alla testa dalla caduta di un meteorite. Eppure non era indicata la presenza di alcun relitto in un raggio di circa mezzo miglio.

Mentre attendevamo l'arrivo con un escavatore a cucchiaia rovescia di un addetto del servizio manutenzione strade dell'isola delle Palme, un simpaticone di nome Cal, Bob Browning, Wilson West e Dirk infilarono sonde in acciaio inossidabile nella sabbia e toccarono un grosso pezzo di metallo. Interessante fu il fatto che l'urto delle sonde provocò una vibrazione che avvertimmo a piedi nudi. Tutti si entusiasmarono alla prospettiva di trovarsi a battere sulle caldaie della nave. Non appena la voce si sparse, si radunò una discreta folla a osservare i lavori di scavo.

La macchina scavò una trincea di due metri e mezzo, ma trovò soltanto acqua di mare. Poi Cal propose di tornare in officina a prelevare una pompa portatile e un pezzo di tubo di plastica. Il concetto era di pompare acqua attraverso il tubo nella sabbia, un po' come fanno i ragazzini quando scavano gallerie nel terreno con il tubo dell'annaffiatore del giardino.

Cal tornò presto e dieci minuti dopo ritornammo a scavare nel passato. A tre metri di profondità cominciarono a tornare su pezzi di carbone e bei frammenti di mogano. Dato che le sonde facevano pensare alla presenza di una caldaia, il carbone sembrava essere una conferma. Non dragammo scarpe, ma eravamo ragionevolmente sicuri di trovarci proprio sopra i resti dello *Stonewall Jackson.* I rottami di legno erano un'ulteriore conferma. Un giorno spero di venire a sapere che hanno approfondito lo scavo, in modo da vedere quanto è rimasto della nave, là, sotto la sabbia. Alla luce del costo e del crescente disinteresse per la nostra storia da parte dei giovani americani, è un peccato che un fatto del genere non avvenga mai. La squadra della NUMA, tutti patiti di storia, ritenne che la giornata sulla spiaggia fosse stata produttiva e se ne tornò a casa tutta contenta. Da qui il motto della NUMA: «Fai le cose in grande, falle bene, dagli un po' di classe e falli ridere».

Un altro episodio, nel corso della spedizione, continua a ossessionare alcuni di noi.

Un pomeriggio, sul tardi, mentre rientravamo alla banchina con la *Sweet Sue*, rilevammo per caso una grossa anomalia metallica. Il registratore del magnetometro era rimasto acceso e uno dei sub notò che il pennino tracciante aveva fatto uno scatto fortissimo. A giudicare dalle apparenze, doveva trattarsi di qualcosa di ferro e di grosso. Tornammo immediatamente sul posto ed effettuammo una ricerca a griglia fino a individuarlo nuovamente. Poi gettammo un gavitello e ci ancorammo.

Gli studenti di archeologia Bob Browning e Wilson West si tuffarono assieme a Tim Firmey, quello della guardia costiera, e cominciarono a ispezionare la zona. Pochi minuti dopo, West tornò su e annunciò: «Abbiamo scoperto un oggetto lungo circa nove metri e largo poco più di uno. Non dovete prendermi alla lettera, ma le estremità sembrano affusolate».

Otto cuori cominciarono a palpitare di trepidazione. Erano quasi le sei di sera, ma avevamo ancora due buone ore di luce. Così corremmo alla banchina, caricammo una draga aspirante sulla barca e tornammo a tutta velocità verso il nostro gavitello. Incrociammo la *Steak Boat* che aveva ultimato il lavoro e stava rientrando. Schob e Shea ci squadrarono mentre li salutavamo con grandi cenni, incapaci di capire perché tornassimo fuori a quell'ora tarda.

Con Ralph Wilbanks e Rodney Warren in acqua che facevano funzionare la draga, gli altri rimasero seduti ad attendere pieni di speranza. Spesso durante un'operazione del genere arrivano anche gli squali, attratti dalle creature marine portate su dal tubo aspirante. Uno arrivò effettivamente a curiosare mentre i sub erano sotto, e ci mettemmo a bersagliarlo di lattine di Pepsi e a gridare finché non si allontanò in cerca di prede più facili. Era quasi buio quando i sub tornarono a galla e dicemmo basta per quella sera. Ralph fece uno schizzo di quello che lui e Rodney avevano trovato scavando una buca di una sessantina di centimetri.

Sembrava un pezzo di ferro dello spessore di sei millimetri, e sporgeva ad angolo da una piastra metallica sepolta nel limo. Dato che non avevano notato la presenza di rivetti, doveva trattarsi di un pezzo saldato alla piastra. Le saldature sul metallo erano ancora sconosciute all'epoca della guerra civile, e ci rendemmo conto di avere individuato un gavitello della guardia costiera press'a poco delle dimensioni e della massa dell'*Hunley*.

Il tempo era trascorso. Avevamo studiato una bella zona di territorio e

avevamo scoperto oltre sette relitti, ma la ricerca dell'*Hunley* era andata a vuoto come lo stomaco di un eremita. Il sommergibile si rifiutava ancora di farsi individuare. Oppure aveva voluto giocarci uno scherzo crudele?

IV
Se la prima volta non ci riesci
Luglio 1994

Non so proprio spiegare perché ci vollero tredici anni prima di tornare a cercare quel sommergibile. Forse avevo un blocco mentale oppure non ero dell'umore giusto. Per svariate ragioni alcuni relitti non possono mai essere localizzati. Non credevo che questo fosse il caso dell'*Hunley*. Erano in molti a sostenere che non c'era semplicemente perché era stato recuperato da qualcuno che non aveva lasciato documenti in proposito. Una cosa che non riuscivo ad accettare. Doveva pure trovarsi da qualche parte, davanti a Charleston, e questa volta non volevo arrendermi.

Fu qualcosa di *déjà vu*, come in passato. Walt arrivò per primo e organizzò le barche e l'alloggio. Arrivò Bill Shea con la sua telecamera e filmò la spedizione su videocassette. Noi ci divertivamo a osservarne i risultati, soprattutto le scene in cui Bill correva verso la macchina, rimetteva a posto i soggetti da riprendere e poi tornava via di corsa, dimenticandosi di fermare la ripresa.

Parlammo a lungo con i nuovi elementi dell'Istituto di Archeologia della Carolina del Sud. Invece di darci un permesso, quella volta ci chiesero se non avremmo potuto fare un lavoro in joint venture. Vecchio fesso che sono, dissi di sì. E non fu, come si vide in seguito, una mossa saggia da parte mia.

Dato che l'uragano Hugo aveva distrutto il nostro vecchio motel e la grande casa sulla spiaggia (non c'era rimasto nemmeno uno stecco dei due edifici), Walt ci aveva sistemato nell'Holiday Inn locale. Un gradino più su agli occhi del mondo. E non fu nemmeno un male che i diritti d'autore dei miei libri, nel corso degli anni, fossero saliti notevolmente.

Mi sono spesso lamentato di dover tornare in certe città grandi e piccole per un altro tentativo teso a trovare un relitto, ma ero sempre felice di tornare a Charleston. Ci sono ben poche città migliori sia nelle Caroline sia nella maggior parte degli altri Stati. La gente è cordiale e affabile, ci trattava come vecchi amici, la città è pittoresca e, quel che più conta per un tipo come me, con le papille gustative molto sensibili e uno stomaco grande

come un magazzino, ci sono ristoranti magnifici. Pur essendo nel bel mezzo dell'estate, fummo accolti da un clima mite e profumato.

Fu veramente una fortuna che Walt si fosse rivolto ancora a Ralph Wilbanks, che aveva lasciato l'università e dirigeva ora la propria società di rilevamenti subacquei, la Diversified Wilbanks. Ralph è un tipo solido e resistente come le facce del monte Rushmore. Pieno di buon umore, con un eterno sorrisetto astuto sotto baffoni alla Pancho Villa, sgobbava instancabilmente giorno dopo giorno, lottando contro la maretta per tenere l'imbarcazione nella corsia giusta, senza mai una parola di scoraggiamento.

Il suo commento preferito, quando osservava il grafico del registratore mentre la barca ballava fra le onde come un turacciolo in un frullatore, era: «Che registrazione, ragazzi!»

Il suo socio, che sorvegliava l'apparecchio rivelatore, era Wes Hall, archeologo e proprietario della Mid-Atlantic Technology. Lui e Ralph lavoravano spesso insieme in operazioni di ricerca sottomarina. Un simpaticone come pochi, e le donne sostengono che potrebbe fare da controfigura a Mel Gibson. Wes è tranquillo e imperturbabile, il tipo che potrebbe attraversare a piedi un uragano, una foresta in fiamme e un terremoto sempre con il suo sorrisetto, poi andrebbe al bar, ordinerebbe una birra e chiederebbe al barista dove c'è un po' di movimento.

La loro resistenza aveva qualcosa di incredibile. Le ore trascorse a pendolare lungo le corsie della griglia di ricerca sembravano un'eternità, ma loro non facevano una piega. Alle otto del mattino Ralph e Wes erano in attesa sulla banchina. La loro giornata non poteva dirsi conclusa finché non erano rientrati, avevano rifatto il pieno all'imbarcazione e l'avevano trainata su per la rampa, sistemandola sopra il carrello di rimorchio. Difficilmente tornavano a casa prima delle otto di sera. Per brutti che fossero il tempo e il mare, restavano inflessibili, un'ora dopo l'altra.

L'imbarcazione di Ralph si chiamava *Diversity* e le sole volte in cui lui sembrava un po' irritato era quando tutti si ostinavano a chiamarla *Perversity* soprattutto alla radio, quando tutti potevano sentire. La mente dei bricconi è difficile da controllare.

I visitatori che salivano a bordo pensando di trovare elettrizzante il lavoro di ricerca chiedevano inevitabilmente di essere riportati alla banchina dopo due o tre ore. Se non avevano il mal di mare, morivano di noia. E per noi diventò una routine demolire le illusioni dei novellini in cerca di entusiasmanti avventure. La caccia ai relitti richiede impegno e perseveranza. Il momento di divertirsi arriva soltanto quando si rimette piede su una bel-

la banchina stabile.

Per questa spedizione l'Istituto di Archeologia e Antropologia della Carolina del Sud fornì il battello per le immersioni, utilizzando sub sportivi che pagavano per il privilegio di localizzare e ispezionare l'*Hunley*. Questa parte dell'operazione ci fece ricordare le follie di quattordici anni prima a bordo del *Coastal Explorer*. Perdevano i gavitelli che la nostra barca metteva in acqua per segnalare la loro zona di immersione, e una volta sostennero che erano stati portati via dai delfini. Anche l'individuazione e l'esame degli obiettivi era una faccenda affidata al caso. Il capo investigatore del progetto dell'università, come veniva chiamato, amava annunciare che ogni anomalia che individuavano e sulla quale si immergevano aveva le stesse dimensioni e la stessa sagoma dell'*Hunley*. Si era innamorato in modo particolare di un rilevamento del genere, che si scopri poi essere una vecchia macchina a vapore. Un'altra volta, un sub sportivo ebbe un problema sul fondo e arrivò a un pelo dall'annegamento. E sarebbe annegato davvero se non fosse stato tratto in salvo da Harry Pecorelli III, un eccellente subacqueo e archeologo.

Craig Dirgo e Dirk Cussler, tuttavia, fecero del loro meglio per assicurarci il divertimento durante le lunghe ore in mare. Craig è un omone grande e grosso, sia come dimensioni sia come peso, che ha diretto per parecchi anni l'ufficio della NUMA. A metterli vicini, Dirk lungo un metro e novanta e sottile come una canna da giardino, avrebbero potuto essere presi per Laurei e Hardy. Non avevano altro in testa che farsi scherzi a vicenda. Non potevo fare a meno di pensare che fossero la reincarnazione di Heckle e Jeckle.

Affidammo loro un piccolo fuoribordo lungo quattro metri e mezzo e li spedimmo con un gradiometro a pendolare sulle corsie di griglia in bassi fondali. Il battello sembrava essere stato usato nello sbarco in Normandia: stanco, ammaccato e scassato. Far partire il motore era veramente un'impresa. Almeno tre volte chiesero aiuto via radio alla *Diversity*. Dovemmo interrompere le nostre ricerche e andare in loro soccorso. Li trovavamo sempre con il motore fermo, alla deriva nell'oceano verso il Portogallo.

Finalmente Dirk e Craig abbandonarono quel loro bidone e ci raggiunsero a bordo della *Dìversity* per intrattenere l'equipaggio con la loro versione dell'*Isola del tesoro* in cui Craig faceva la parte del pirata, Long John Silver. Si rise anche, ma i critici non furono d'accordo.

Il contributo di Craig alla nostra rete di comunicazioni arrivò quando fummo contattati da Walt Schob sul battello delle immersioni. Walt ci co-

municò per radio che la voce di Craig gli giungeva spezzettata in trasmissione. Allora Craig prese un megafono elettrico, ne appoggiò la bocca al trasmettitore, mise il volume al massimo e diede una voce al battello delle immersioni. Tutti noi ridemmo fino alle lacrime quando arrivò la risposta di Walt: «Ti sento forte e chiaro, adesso. Le condizioni atmosferiche devono essere migliorate».

A bordo non potevo fare molto, durante le lunghe ore di ricerca, tranne decidere di tanto in tanto dove effettuare la prossima rilevazione. Trascorrevo il tempo sonnecchiando, ascoltando grandi orchestre sul mio walkman e facendo volare aquiloni. Ho spesso pensato di fare un po' di pesca alla traina, mentre filavamo a sei-otto nodi, ma non sono mai riuscito a entusiasmare i colleghi.

Una sera, mentre ci accostavamo al molo rifornimenti dopo una giornata di ricerche, un tipo mi apostrofò dalla riva: «Siete voi Clive Cussler?»

Mi sentii egoisticamente lusingato di essere stato riconosciuto per i miei indimenticabili lineamenti e risposi: «Come avete fatto a indovinarlo?»

«Dal quadrante arancione del vostro orologio subacqueo», fu la risposta, «come quello che porta Dirk Pitt nei vostri libri.»

Abbassai lo sguardo sul mio grosso orologio subacqueo, un Doxa di 27 anni, e mi sgonfiai, deluso. Aveva pensato che fossi proprio io vedendo il mio orologio, non per il mio aspetto diabolicamente interessante. Niente di meglio di una buona dose di realtà per farti scendere dal piedistallo. In realtà, la mia più grossa delusione non era ancora arrivata e non aveva niente a che vedere con il mio ego.

Dopo aver eliminato altre dieci miglia quadrate e identificato per vecchi rifiuti svariate anomalie sommerse, il nostro terzo tentativo di trovare l'*Hunley* si concluse con un altro fallimento. Per me fu una dura sconfitta. Certamente non mi dispiaceva per lo sforzo, ma quel che faceva male era la frustrazione di sapere che stavamo cercando nel posto sbagliato.

In precedenza mi ero basato sul rapporto del colonnello Dantzler e avevo concentrato le ricerche fra il Breech Inlet e l'*Housatonic.* Ma l'*Hunley* non c'era. L'unico filo di paglia cui aggrapparsi era quello di allargare i confini delle griglie di ricerca.

Deciso a trovare il sommergibile e il suo equipaggio prima di esalare l'ultimo respiro, trovai una soluzione che assicurò il successo. Proposi a Ralph Wilbanks e Wes Hall di continuare le ricerche nei momenti liberi. Si dissero d'accordo e io me ne tornai in Colorado a scrivere un altro libro per poter pagare tutta quella follia.

Ralph e Wes uscirono tutte le volte che potevano, con il sole o con la pioggia, e perlustrarono le griglie che inviai loro per telefax per tutto l'autunno e l'inverno del 1994 e la primavera del 1995. Poi, il 4 maggio, ricevetti una telefonata da Ralph alle sei del mattino.

Ancora mezzo addormentato, lo sentii dire: «Be', credo che dovremo mandarti il conto del saldo».

«Ci state rinunciando?» gli chiesi, preso dalla delusione.

«No», ribatté calmo Ralph, «l'abbiamo trovato.»

Non ricordo quel che gli risposi lì per lì, ma credo che fosse qualcosa di stupido come: «Ne sei sicuro?»

«Cosa fatta», rispose Ralph, «Wes, io e Harry Pecorelli abbiamo scavato nel fango e siamo arrivati a contatto con la torretta di prua. Poi abbiamo scoperto la scatola dell'aria e il timone di profondità di sinistra.»

«Prima di annunciare la scoperta», commentai, «dobbiamo avere una prova assoluta. La gente continua a sostenere di aver trovato l'*Hunley* dal 1867, ma nessuno ha mai presentato uno straccio di prova. Dobbiamo fare delle fotografie.»

«Possiamo fare di meglio: Wes, Harry e il sottoscritto torneremo giù a filmarlo con la videocamera.»

Trattenni il respiro e chiesi: «Dove l'avete trovato?»

«Meno di cento metri a est e un pochino a sud dell'*Housatonic*.»

«Allora sopravvisse all'esplosione, ma non aveva ancora cominciato il viaggio di ritorno verso Breech Inlet.»

«Sembra proprio così», fece Ralph.

«Ma non era quasi dove ci immergemmo nell'81? Su quell'oggetto che pensavamo fosse un gavitello della guardia costiera?»

«Quello è stato il mio incubo per quattordici anni», sospirò Ralph, «ma non riesco a convincermi del fatto che abbiamo sbagliato identificazione.»

«Colpa mia per non avere insistito a scoprirlo un po' di più.»

La risposta attendeva paziente nella polvere del tempo. Io avevo allora ignorato l'avvistamento della luce azzurra da parte del marinaio Fleming che attendeva soccorsi sul sartiame, perché non vedevo il motivo per cui l'*Hunley* indugiasse nella zona per quasi un'ora, rischiando la cattura prima dell'arrivo della *Canandaigua* nordista, accorsa per aiutare i superstiti dell'*Housatonic*. Il problema stava tutto nel mio errore di calcolo sul momento dell'inversione di marea, quando l'acqua aveva cominciato a rifluire verso la costa. L'avevo anticipato troppo. Per una inspiegabile ragione avevo presupposto che la marea fosse cambiata subito dopo l'affondamento, non

due ore più tardi.

Troppo stanchi per far funzionare l'elica contro la corrente, gli uomini dell'equipaggio del sommergibile debbono essersi allontanati dall'*Housatonic* in attesa che la marea volgesse a loro vantaggio e li riportasse verso casa.

Ma questo non spiegava perché il battello affondò e scomparve. Anche questa volta fu il marinaio Fleming a fornire la chiave del mistero, quando dichiarò di avere avvistato la luce azzurra proprio di prua al *Canandaigua.* Il che lascia pensare che l'equipaggio del sommergibile abbia forse aperto i boccaporti per respirare l'aria fresca della notte in attesa del cambio della marea. Quando il *Canandaigua* gli sfilò accanto dirigendo verso l'*Housatonic,* la sua onda di prora penetrò attraverso i boccaporti aperti e allagò il sommergibile. O forse, come lasciano pensare i boccaporti chiusi, la nave unionista lo speronò inavvertitamente mandandolo a picco.

Un giorno o l'altro, presto, quando avranno recuperato il sommergibile, avremo la risposta definitiva.

La storica scoperta da parte della squadra di ricerca era avvenuta nel pomeriggio del 3 maggio 1995. Ralph aveva cercato di telefonarmi quella sera, ma io non ero in casa. Dopo aver appreso quella notizia meravigliosa, mi aggirai per tre giorni come in trance, prima di rendermi pienamente conto del significato del nostro successo.

La scoperta era stata fatta un pomeriggio, quando Ralph aveva fatto colazione. Dopo aver eliminato una delle mie griglie, aveva deciso di tornare all'*Housatonic* e di proseguire le ricerche verso est. Un'ora dopo il magnetometro segnalò un rilevamento che poteva corrispondere alla massa metallica del sommergibile. Harry Pecorelli aveva accompagnato quel giorno Wes e Ralph e si immerse per primo per controllare l'obiettivo. Harry si aggirò nella fanghiglia fino a toccare un grosso oggetto di ferro. Risalì per avvertire gli altri due che da quel poco che aveva visto non gli sembrava fosse un sommergibile, ma che sarebbe stato bene comunque cercare ancora.

Wes Hall si immerse a sua volta e allargò la buca nel sedimento fino a circa 65 centimetri, e profonda quasi altrettanto. Riconobbe quella che si dimostrò poi essere la cerniera di un boccaporto. Tornato in superficie, annunciò: «È proprio l'*Hunley.* Abbiamo raggiunto il portello di uno dei boccaporti».

Ralph si tuffò a sua volta e allargò la buca fino a scoprire quasi tutta la

torretta del boccaporto. Notò che mancava uno dei finestrini di quarzo, infilò la mano all'interno e scoprì che il sommergibile era pieno di sedimento, il che probabilmente è servito a conservare i resti dell'equipaggio.

Soddisfatti per avere davvero scoperto il sommergibile, tornarono al porto, raggiunsero in auto il museo di Charleston e rimasero a osservare il modello ivi conservato del sommergibile. «Vi rendete conto», commentò Ralph, «che siamo le sole tre persone al mondo a sapere quali parti di questa riproduzione non sono esatte?»

Poi comprarono una bottiglia di champagne, raggiunsero il cimitero Magnolia e fecero baldoria brindando con il fantasma di Horace Hunley.

Poco dopo che la *Diversity* tornò dall'avere ripreso con la videocamera il sommergibile sepolto, mio figlio Dirk, Craig Dirgo, Walt Schob e io arrivammo in volo per annunciare ufficialmente la scoperta in una conferenza stampa. Il giorno prima però ci riunimmo tutti sul battello di Ralph per andare a vedere l'*Hunley* con i nostri occhi. Ma Madre Natura doveva essersi alzata dal letto col piede sinistro. La Natura dà, la Natura toglie. Fummo respinti dal maltempo e dal mare alto. Quel giorno non fu possibile immergerci.

Dovrò proprio aspettare il giorno in cui ripescheranno l'*Hunley* per vedere il frutto di tanti anni di sforzi e dei 130.000 dollari che costituiscono il costo approssimativo delle ricerche e dei quattro tentativi. Il mio unico cimelio è il gavitello di Ralph che segnalava la posizione del relitto durante le riprese con la videocamera.

L'11 maggio indicemmo una conferenza stampa accanto alla riproduzione del sommergibile davanti al museo di Charleston per annunciare la nostra scoperta. Fornimmo videocassette per le stazioni televisive e fotografie per la stampa.

A questo punto, scoppiò la grana.

Una grossa vertenza si aprì sulla proprietà. Lo Stato dell'Alabama, dove era stato costruito il sommergibile, lo voleva. La Carolina del Sud protestò perché intendeva esporlo al museo di Charleston. Persino i discendenti dell'uomo che aveva recuperato l'*Housatonic* fecero registrare una pretesa. Il governo federale disse di no a tutti perché qualsiasi proprietà abbandonata della Confederazione ricadeva sotto la giurisdizione dell'Amministrazione servizi generali.

Gli avvoltoi accorsero ad appollaiarsi nei dintorni come doccioni sporgenti da una cattedrale abbandonata. Wilbanks, Hall e io passammo una

serie di guai perché non avevamo voluto fornire le coordinate precise del punto del ritrovamento fin quando non fossimo stati ragionevolmente sicuri che il sommergibile sarebbe stato ricuperato e conservato in modo adatto e scientifico.

L'Istituto di Archeologia pretendeva che consegnassimo loro la zona per una verifica. Ma che cosa volevano verificare? Io me ne stetti seduto alla finestra finché il direttore dell'istituto non chiese che fosse collocato un gavitello sopra il relitto come monito contro i vandali. La mia convinzione era che quel gavitello sarebbe equivalso a un'insegna al neon che diceva: SIGNORI LADRI, INGRESSO LIBERO, VENITE TUTTI. Non era sbagliata, come idea, perché cominciarono presto a correre voci sulle offerte dei collezionisti di manufatti della guerra civile. Per un portello di boccaporto offrivano 50.000 dollari, e per l'elica del sommergibile 100.000.

La NUMA non avanzò pretese di sorta. Io volevo soltanto tornarmene a casa a preparare le ricerche del prossimo relitto che speravo di trovare. Eppure venni accusato di avere profanato la tomba degli eroi della Confederazione, di avere violato il relitto, di avere ricattato lo Stato sovrano della Carolina del Sud e di avere tramato per recuperare in segreto il sommergibile per sistemarlo nel giardino di casa mia nel Colorado. L'Associazione Figli dei Reduci della Confederazione voleva mettere al rogo i miei libri. Fui definito un ciarlatano a caccia di gloria, un truffatore, un avvoltoio e un Benedict Arnold traditore della nobile professione dell'archeologia marina. Rodney Dangerfield è più rispettato di me.

Per qualche tempo vissi nel timore che mi togliessero la bicicletta.

Per fortuna il buon senso prevalse, grazie a coloro che erano perfettamente al corrente di quello che aveva davvero fatto la squadra della NUMA. Le mie spedizioni avevano trascorso complessivamente 105 giorni pendolando per 1196 miglia di corsie di griglia sul mare mosso alla ricerca del sommergibile, senza nemmeno sognarsi un guadagno finanziario o la venerazione delle masse. Noi avevamo considerato il progetto come una sfida, e il nostro unico profitto era stato la soddisfazione di aver trovato qualcosa che era stato cercato per tanto tempo e di poter preservare la nostra eredità marinara.

Quella brava gente dell'Amministrazione servizi generali alla fine assegnò la proprietà del sommergibile alla marina americana e al suo Dipartimento storico e archeologico, diretto dai dottori William Dudley e Robert Neyland, che si sono impegnati al recupero dell'*Hunley* e alla sua conservazione da parte dei professionisti più abili ed esperti del settore, utiliz-

zando le più avanzate tecnologie allo scopo di fare le cose per bene.

Il senatore dello Stato della Carolina del Sud Glenn McConnell costituì una commissione che avrebbe dovuto lavorare in accordo con la marina per il recupero e la successiva esposizione a Charleston del sommergibile, dopo aver stabilito di assegnare in perpetuo lo storico battello allo Stato. Da allora gli scienziati del Centro risorse culturali sommerse del Servizio nazionale parchi, che avevano esaminato la corazzata *Arizona* e le navi affondate in un'esplosione nucleare sperimentale nell'atollo di Bikini, hanno scoperto circa la metà dello scafo del sommergibile per accertarne le condizioni. Hanno rilevato che il battello era più progredito e sofisticato di quanto ritenuto in precedenza e sono tutti d'accordo nel ritenere che sia ancora solido e che possa essere spostato in base alle opportune linee guida dei recuperi archeologici subacquei.

Con un opportuno finanziamento si può ora varare un programma per dare all'equipaggio dell'*Hunley* le opportune onoranze funebri ed esporre il sommergibile com'era quando partì per il suo viaggio nella storia. Speriamo che, per quando leggerete queste righe, lo scafo sia stato sollevato dal fango in cui è rimasto per centotrent'anni e si trovi in una vasca di conservazione a Charleston. Da quel momento, sarà solo questione di tempo prima che possa essere esposto all'ammirazione delle future generazioni per i secoli a venire.

Forse il maggiore contributo di Ralph Wilbanks, oltre alla sua scoperta dell'*Hunley*, fu il cocktail che inventò e distribuì ai componenti della squadra: Rum Goslings sigillo nero, mescolato con la forte birra allo zenzero della Blenheim Bottling Company della Carolina del Sud e un'intera limetta a fettine. Non esiste assolutamente nulla di simile a questo cocktail. Tre bicchieri e ti senti pronto a scendere sulla spiaggia e a batterti contro Hulk Hogan.

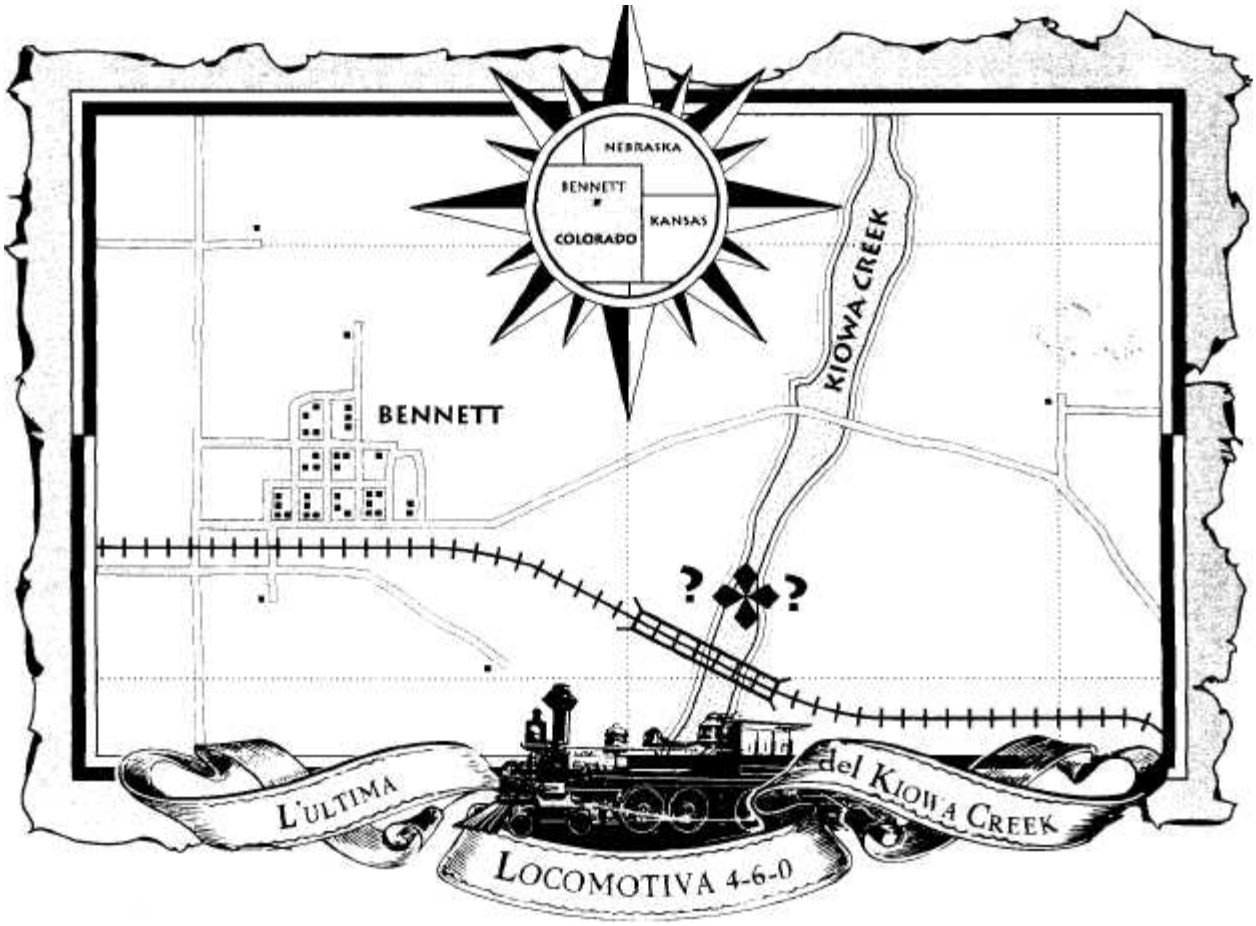
Ne avrei bevuto volentieri un sorso durante un notiziario televisivo, quando l'intervistatore mi chiese: «Signor Cussler, tenendo presenti i suoi lunghi anni di sforzi e la serie di accuse che le hanno lanciato dopo la sua scoperta, crede davvero che valesse la pena di spendere quella fenomenale quantità di denaro?»

«Che ne valesse la pena?» scattai. «Certo che ne valeva la pena! Ci sono cose che non si possono misurare in tempo e denaro. La ricerca dell'*Hunley* è una di queste. Se noi non avessimo scoperto l'unica nave militare intatta della guerra civile, me ne starei ancora a studiare carte nautiche e a riempire assegni mentre Ralph e Wes sarebbero ancora là fuori a cercarla,

ballando fra le onde.»

Qualche volta, ma non sempre, vale la pena di essere un tenace ottimista.

PARTE SETTIMA
La locomotiva perduta del Kiowa Creek



I
Viaggio verso il nulla
Maggio 1878

La frenetica attività in corso nello scalo ferroviario della Kansas Pacific Railroad a Denver, Colorado, non lasciava prevedere l'imminenza di una sciagura. Il Colorado era diventato uno Stato due anni prima e Denver stava aumentando rapidamente la propria importanza regionale. I treni dall'Est, che trasportavano i frutti dell'industria orientale, arrivavano in stazione parecchie volte al giorno. Qui venivano scaricati e alcuni materiali, destinati alla California, venivano caricati nuovamente su convogli muniti di locomotive supplementari per riuscire a superare le salite delle Monta-

gne Rocciose. Quella sera, fatta eccezione per un acquazzone dovuto a un temporale che sembrava non finire mai, il lavoro si svolgeva come al solito.

Quella pioggia abbondante aveva continuato a cadere pesantemente per giorni, e metà della città si era allagata per lo straripamento del Cherry Creek e del fiume Platte. Un diluvio da record come quello era insolito in maggio, ma il clima del Colorado era famoso per passare dal sole caldo a novanta centimetri di neve nel giro di ventiquattr'ore. L'unica cosa certa che si potesse dire sul tempo dello Stato delle Montagne Rocciose, era la sua garanzia di imprevedibilità.

Il macchinista John Bacon della Kansas Pacific Railroad, venendo dalla sua casa sulla 32ª Strada, attraversò il ponte sul corso meridionale del Platte. Il fiume era gonfio e limaccioso per la pioggia.

I resti di un grosso carro a cavalli erano schiacciati dalla corrente contro i piloni del ponte. Si era rovesciato su un fianco e le ruote di legno giravano vorticosamente facendo pensare a un animale gravemente ferito a terra che agitava le zampe. Sembrava quasi un concetto appropriato, si scoprì a pensare Bacon. I carri a cavalli stavano diventando rapidamente un ricordo del passato. Le locomotive a vapore avevano bruscamente fatto diventare antiquati i grossi carri a cavalli e le diligenze adibite al trasporto passeggeri. Bacon annusò l'aria umida della sera. Una forte brezza trasportava dallo scalo l'odore del fango fresco e del fumo del carbone. Proseguendo oltre il ponte, Bacon scese per una stradina sudicia, poi scavalcò quattro paia di binari dirigendosi verso l'ufficio movimento.

Si pulì il fango degli scarponi su un sacco di juta davanti alla porta ed entrò. Il pavimento era fatto con tavole di legno ancora abbastanza nuove da conservare il profumo di pino. In un angolo si ergeva una stufa panciuta con sopra una caffettiera smaltata di blu. Con un cenno di saluto all'omone, un tipo alla frate Tuck in piedi accanto a una scrivania, Bacon si diresse verso la stufa. Prese una tazza di metallo appesa a un chiodo, ne tolse con un fazzoletto lo strato di polvere di carbone che la ricopriva e poi la riempì di caffè fumante.

L'addetto al movimento, Chester Tubbs, stava compilando una tabella di spedizioni con un righello e una matita. Tubbs si avvicinava ai cinquantaquattro anni e ne aveva trascorsi più di trenta lavorando per la ferrovia. «Fa abbastanza umido per te, John?» gli chiese senza alzare gli occhi.

«In agosto saremo contenti di avere sopportato questo acquazzone», rispose Bacon. «I contadini laggiù in pianura verso est non se ne lamentano

affatto.»

Tubbs spostò il peso del corpo sull'altra gamba, sollevò la tabella e indicò con la matita: «Ti tocca portare il *Numero 8* a Kansas City».

«Che carico?» chiese Bacon.

«Rottami ferroviari.»

«Quale locomotiva mi hai assegnato?»

«La *51*.»

«Una Baldwin 4-6-0», disse subito Bacon, «una buona macchina con molta potenza di trazione.»

«Dovrai comunque tenere bene alta la pressione, con quel carico», osservò Tubbs.

«Quanti carri?»

«Venticinque, più il vagoncino di servizio in coda», rispose Tubbs.

Bacon fece mentalmente il calcolo del peso approssimativo di venticinque carri merci carichi di pesanti rottami di ferro trainati da una locomotiva su binari lucidi di pioggia. «Da qui al Kansas siamo in discesa. Dovrei rispettare l'orario senza problemi.»

«A patto che il temporale non ti venga dietro lungo la pianura.»

«Chi mi hai assegnato come compagno, mio cognato Frank Seldon?» chiese Bacon.

Tubbs accennò di sì col capo. «Ho anche messo il tuo compagno di poker George Piatt come frenatore.»

«Sei proprio un brav'uomo», commentò allegramente Bacon.

«Bisogna tenerseli buoni, i macchinisti», ribatté Tubbs sorridendo.

«Quando arriva la mia squadra, di' loro che sono sulla *51*», aggiunse Bacon, finendo il suo caffè e riappendendo la tazza al chiodo.

Uscito dall'ufficio movimento, Bacon si avviò lungo il binario che portava alla sua locomotiva. La trovò fredda e silenziosa su un binario morto, agganciata al tender del carbone. Si fermò e gettò un'occhiata verso sud-est. Lontano, sulla pianura verso la contea di Elbert, i fulmini rigavano il cielo nero. I tuoni seguirono rapidamente con un rombo minaccioso. Stava diventando davvero una brutta notte.

Frank Seldon e George Piatt si avviarono insieme lungo i binari dall'ufficio movimento. Nella cabina della *51* tremolava una lanterna d'ottone e un filo di fumo si levava dall'alto fumaiolo quadrato della locomotiva. Mentre salivano la scaletta della cabina, sentirono sbattere il pesante portello della caldaia.

«Ma come, un macchinista che fa il lavoro di un fuochista?» chiese sorridendo Seldon a Bacon.

«Bisognerà pure che qualcuno accenda questa bestia, se vogliamo rispettare gli orari», disse scherzosamente Bacon al cognato. «C'è anche Piatt con te?»

La risposta la diede il tonfo di un paio di scarponi numero 48 sul pavimento in ferro della cabina, mentre George Piatt faceva il suo ingresso. Piatt era un uomo muscoloso, ma troppo grasso nei punti sbagliati. Aveva due braccia grosse come le cosce di un individuo normale. Tutti i carri del convoglio avevano un freno a mano, e il compito di Piatt era frenare, secondo necessità. Il volante del freno a mano non girava con facilità, ma la sua enorme forza gli dava un netto vantaggio.

«'sera», disse Piatt con aria allegra.

«'sera, George», lo salutò Bacon. «Com'è andata la giornata libera?»

«Mary si è fatta portare a ballare sul lago Sloan.»

Bacon sorrise: «In un certo senso non riesco a immaginarti mentre balli un valzer sul pavimento di una sala da ballo».

Piatt fece finta di non aver sentito: «Tubbs ha detto che il treno è pronto sul binario 12. Se tu e Frank mi portate la 57 appena avete pressione, sarò pronto ad agganciarvi.»

«Ci saremo appena possibile», rispose Bacon, mentre Seldon, afferrata una pala, cominciava a caricare di carbone la fornace.

Un quarto d'ora dopo Bacon tirò lentamente la leva del vapore, collegata a un rinvio che arrivava al duomo sul dorso della caldaia, dov'erano collocate le valvole di regolazione. Poi tirò la barra Johnson per mandare la locomotiva in retromarcia. Seldon saltò a terra, corse avanti e azionò lo scambio per fare proseguire la locomotiva sul binario 12 incontro a Piatt, che gesticolava vicino al gancio anteriore del primo carro merci. Bacon toccò appena la leva del vapore, facendo penetrare il gancio del tender nella staffa del carro merci.

«Agganciato!» gridò Piatt dietro il tender.

Bacon aprì lentamente la leva di mandata del vapore. I ganci si misero in tensione con una serie di sonori clangori. Poi il macchinista diede un improvviso strappo alla leva, lanciando un getto di vapore nello stantuffo e facendo girare a vuoto le grandi ruote motrici per mettere in movimento il grosso peso trainato dalla *51*. Sbuffando lentamente sulle prime, il *Numero 8* per Kansas City uscì piano piano dallo scalo merci di Denver. Passando accanto alla Larimer Street, il convoglio cominciò a prendere velocità.

La locomotiva classe Mogul 4-6-0 costruita dalla Baldwin era il cavallo da tiro delle ferrovie. Con quattro ruote sul carrello sterzante anteriore e sei ruote motrici da 138 centimetri era considerata un gigante per quell'epoca, ed era in grado di trainare senza troppo sforzo una lunga teoria di carri merci pesantemente carichi. La *51* aveva appena tre anni ed era una delle tre motrici pesanti della Kansas Pacific Railroad. Anche se normalmente era adibita al traino dei treni su per le montagne, questo viaggio richiedeva la sua immensa potenza per trasportare quell'enorme carico di rottami di ferro verso le fonderie dell'Est.

Il suo metallo era coperto per lo più di vernice nera, che ora luccicava sotto la pioggia. Una sottile striscia rossa dipinta a mano ornava il bordo delle ruote, come pure l'intelaiatura dei finestrini della cabina e i corrimano ai lati della caldaia sopra le ruote. Il cacciavacche, che non era mai stato progettato per catturare i manzi vaganti nella prateria, ma serviva a spazzare via dal binario eventuali loro carogne, sporgeva dalla macchina a filo delle rotaie. Davanti al grande fumaiolo con il suo cappello a rombo c'era la grande lanterna con la lampada a cherosene e i riflettori a specchio che proiettavano un ampio fascio di luce nel buio della notte.

Dopo aver azionato la catenella del fischio a vapore e la cordicella della campana, Bacon affrontò la pioggia e si affacciò dal finestrino laterale mentre la locomotiva superava Steele Street e la periferia della città dirigendosi verso le grandi pianure che si estendevano dalle Montagne Rocciose fino al fiume Mississippi. Il *Numero 8* filava ora lungo la monotona tratta verso oriente attraverso un paesaggio privo di alberi e di cespugli. Nessuno a bordo ebbe il presentimento che quello sarebbe stato il suo ultimo viaggio.

Ottanta chilometri più a valle, una torreggiante onda di piena investì il ponte 607.80. L'onda arrivò con una violenza non dovuta alla rabbia o al desiderio di vendetta, ma semplicemente sotto la spinta della forza di gravità. Investì i pilastri del ponte, pali di legno piantati per due metri e mezzo sul fondo del torrente, e in un vorticare di schiuma li ridusse in enormi schegge, spazzandoli via. Trascinati dalla furia delle acque del torrente impazzito, i loro frammenti venivano sbattuti come pagliuzze sotto un uragano. I binari del ponte oscillarono senza il loro sostegno, ma rimasero sospesi, creando l'illusione che il passaggio fosse sicuro.

Jesse Dillup giaceva rannicchiato in una tana scavata lungo la corrente in piena sotto i binari della Kansas Pacific, al riparo di una macchia di pioppi

neri. Si stringeva attorno alle spalle una lacera coperta di lana, ormai fradicia di pioggia. Le poche misere cose che aveva erano avvolte in un fagotto ai suoi piedi. L'uomo starnutì e si alzò dal suo rifugio fangoso.

Dillup era in viaggio dal Texas verso la California, saltando sui carri vuoti dei treni di passaggio. C'era lavoro, in California, o almeno così aveva sentito dire. Quel suo viaggio si basava sulla speranza che la fortuna sarebbe finalmente arrivata anche per lui. Aveva perduto recentemente al gioco quel poco che era riuscito a raggranellare ed era ormai quasi al verde quando si era incamminato verso ovest. Una piccola riserva di cibo, quei pochi effetti personali nel sacco e quattro dollari in spiccioli erano tutto il suo avere.

Quella tana, il cui fondo era ormai diventato una profonda pozzanghera, non era più abitabile e il livello del torrente si stava alzando a un ritmo allarmante, per cui decise di spostarsi più a ovest, nella speranza di trovare un posto un po' più comodo, più in alto, per passare quella notte da cani. Si arrampicò alla svelta su per il pendio fino alle pietre della massicciata sotto le traversine e le rotaie e si arrestò, una volta raggiunto il binario. Come era solito fare, diede un'occhiata per vedere se sotto la pioggia stesse arrivando qualche treno. Invece del fanalone della locomotiva notò, alla luce di alcuni lampi, quel che restava del ponte 607.80. Le rotaie di ferro ballavano sospese nel vuoto sopra un torrente impetuoso. Mentre le fissava, l'enorme tronco di un pioppo nero cadde contro la base orientale del ponte e fece crollare anche l'ultimo dei sostegni. Lo scheletro di legno che dava al ponte la sua forza era ormai sparito del tutto.

Dillup si mise a correre lungo i binari verso la vicina cittadina di Kiowa Crossing, per avvertire il capostazione. Scivolò sulle rotaie bagnate e si ferì a un ginocchio contro uno spuntone. Si fasciò con uno straccio e continuò a correre lungo i binari verso ovest.

Dal fumaiolo della locomotiva usciva una scia di scorie, scintille e fumo denso mentre filava in direzione est verso il ponte. Frank Seldon teneva ben carica la fornace e la caldaia a tutto vapore, mentre Bacon controllava attentamente i manometri. La pioggia era diminuita un poco, migliorando la visibilità nel fascio di luce del fanale. Tirò di un'altra tacca la leva del vapore e sentì la locomotiva rombare sulle rotaie bagnate.

Verso il centro del treno George Piatt saltava da un carro all'altro controllando la posizione dei freni e accertandosi che le maglie dei tenditori degli accoppiamenti funzionassero a dovere.

Ignari del pericolo che si stava rapidamente avvicinando, gli uomini del treno *Numero 8* avevano ancora sette minuti di vita.

Al riparo del temporale nella stazione di Kiowa Crossing, a un chilometro e mezzo dal ponte, Abner Capp stava distribuendo una mano di carte su un tavolo, un giro di quattro giocatori, che però avrebbe giocato da solo. Si fermò e diede un morso al sandwich di tacchino che sua moglie gli aveva preparato come spuntino per la notte. Il grande orologio a pendolo Seth Thomas su una parete segnava due minuti a mezzanotte.

L'interno della stazioncina di legno era comodo e caldo. Capp rabbrividì al pensiero di dover uscire in quell'umida oscurità. Eppure gli orari erano orari e il regolamento richiedeva che stesse in piedi accanto al binario al passaggio del *Numero 8,* nel caso il capotreno gli passasse con un bastone, nella reticella che doveva tendere verso il treno, un po' di posta oppure qualche ordine della società ferroviaria. Capp non sapeva che quella notte sul *Numero 8* non c'era capotreno.

Stava giusto infilandosi un soprabito quando Jesse Dillup irruppe dalla porta, con l'aria di un topo annegato.

«Il ponte è caduto!» ansimò Dillup.

Capp osservò quel vagabondo infradiciato con i capelli incollati sul volto e una barba di molti giorni. I suoi abiti erano laceri e vecchi, i pantaloni rotti e insanguinati dove si era ferito al ginocchio.

«Sarai mica ubriaco?» gli chiese brusco Capp.

«No, no, per Dio!» scattò Dillup. «Sto dicendo che la piena si è portata via il ponte. Le rotaie sono appese nel vuoto senza sostegno. I pilastri sono scomparsi.»

Appena tre chilometri a ovest, l'acuto fischio della *51* superò il muro di pioggia e raggiunse il tetto della stazione. Il tempo stava fuggendo.

A meno di quattro minuti di corsa dalla cittadina di Kiowa Crossing, il treno merci filava verso il ponte che non esisteva più. Seidon si era lasciato andare sul seggiolino metallico, per riposare un po' dopo avere trasformato la fornace in un inferno di fiamme. Bacon sporse un poco il volto fuori del finestrino e sbirciò con un occhio solo, tentando di forare il buio e la cortina di pioggia.

Sette carri più indietro, George Piatt regolò un freno troppo serrato e poi cominciò a portarsi verso la testa del treno, per godersi qualche minuto di caldo in cabina e scambiare quattro parole con Bacon e Seldon.

Venticinque carri piatti, carichi ciascuno di nove tonnellate di rottami di ferro, aumentarono di velocità lungo la leggera discesa che portava a est verso il confine fra Colorado e Kansas.

Capp gettò un impermeabile a Dillup e gli consegnò una lanterna d'ottone con una lente rossa. Poi fece un cenno verso il ponte. «Tu vai a est verso il ponte e appendi questa lanterna al palo lungo i binari.»

«Davvero non volete che vada verso ovest per avvertire il treno?» chiese Dillup.

«A questo penso io. Visto che hai una gamba ferita, ci metterò meno tempo.» Capp spalancò la porta sotto una raffica di vento e pioggia. «Vai, adesso!» Poi saltò sul binario e cominciò il suo futile tentativo di far fermare quel treno.

Il rombo della locomotiva in rapido avvicinamento raggiunse i due uomini che correvano in direzioni opposte lungo il binario. Capp era più veloce di Dillup, ma doveva fare più strada. Non fece in tempo a raggiungere il palo di segnalazione orientale prima che il treno gli fosse addosso. Agitò freneticamente la lanterna rossa sopra la testa, pregando che il macchinista la vedesse.

Ma in quel momento Bacon aveva distolto l'attenzione dal binario per controllare i manometri. Capp e i suoi frenetici segnali non furono notati. In preda al panico, il capostazione scagliò la lanterna contro la parete della cabina, ma calcolò male la velocità del treno e la lanciò troppo tardi. La lanterna si fracassò contro un lato del tender del carbone dietro la cabina e nessuno la vide.

Dillup zoppicò lungo il binario quanto più rapidamente possibile con la sua gamba ferita. Raggiunto il palo dei segnali, salì la scaletta e agganciò la lanterna al suo posto, in alto sopra le rotaie. Poi scese a terra e, quando fu a fianco del palo, il fascio di luce del faro della locomotiva lo illuminò in pieno.

John Bacon vide Dillup e la lanterna rossa. Reagì immediatamente, tirando due volte in rapida successione il cavo del fischio. Pur non conoscendo ancora la ragione del segnale di stop, sperò di cuore che George Piatt fosse in grado di serrare i freni. Chiuse a fondo la leva del vapore e tirò la barra Johnson quasi nello stesso movimento. Poi tornò a dare tutto vapore, facendo girare follemente all'indietro le grandi ruote motrici.

«Ci hanno dato un segnale rosso prima di Kiowa Crossing», gridò al

fuochista.

«Sarà crollato il ponte del Kiowa Creek!» urlò Seldon in risposta.

«Deve essere così. Non riesco a pensare a un altro motivo per fermare un merci in una notte come questa.»

Piatt era a soli due carri di distanza quando udì il doppio fischio. Senza esitare, girò il volante del freno che bloccava le ruote anteriori del carro. Poi scavalcò di corsa i rottami di ferro ammucchiati per azionare anche il freno posteriore. Quindi saltò sul carro successivo, ripetendo l'operazione.

Il personale aveva reagito con rapidità sorprendente, ma la velocità del treno era troppo alta.

Capp corse lungo il binario, inseguendo il fanale rosso sul retro del vagoncino di servizio. Corse alla disperata sulle traversine, con il cuore che sembrava scoppiargli nel torace come in un incubo.

Duecento meri più avanti, il vento cercò di strappare l'impermeabile di dosso a Dillup mentre il treno gli passava accanto rombando. D'un tratto si rese conto che quel convoglio non si sarebbe fermato in tempo. Aveva fatto tutto il possibile, ma non era stato abbastanza.

«Credo che vada bene», osservò Bacon notando il riflesso del faro sulle rotaie davanti a lui.

«Sembra che il ponte sia ancora su», aggiunse ignaro Seldon, affacciato al finestrino opposto della cabina.

Con le ruote di tre vagoni bloccate da Piatt, il fischio in azione, le ruote motrici che giravano a marcia indietro, il *Numero 8* stava rallentando lungo la massicciata rialzata che usciva da Kiowa Crossing, ma era ancora troppo veloce quando imboccò il binario privo di sostegni. Sotto l'enorme abbrivo, il treno arrivò quasi a metà del ponte, sopra il folle turbinare delle acque in piena, prima che il binario cedesse, torcendosi sotto il peso di cento tonnellate di metallo. Attorcigliandosi come un serpente in agonia, la locomotiva e diciotto dei venticinque carri rotolarono nella furia delle acque, dove la piena irresistibile li trasformò in un mucchio intricato di rottami. Pezzi di ferro e di rotaie furono strappati dai carri piatti e scesero lungo la corrente come sparati da un cannone.

Bacon, Seldon e Piatt morirono quasi istantaneamente e i loro corpi straziati furono trascinati a valle.

Dalla sua posizione sui binari sopra il Kiowa Creek, Jesse Dillup rimase immobile, inorridito, nel vedere il grosso faro anteriore della *51* finire sott'acqua, dove rimase acceso ancora per pochi secondi finché la lente si

spezzò e l'acqua lo spense. Sette carri e il vagoncino di servizio rimasero sul binario a sinistro ricordo della tragedia. Dillup si accasciò a sedere, con la pioggia che gli batteva sul viso, incapace di reggersi in piedi per lo shock.

Abner Capp arrivò di corsa. Si fermò accanto a Dillup e fissò, incredulo, l'acqua nera tumultuante là sotto e i rottami. Un brivido gelido di nausea gli attraversò il corpo quando notò il grande varco vuoto nel bel mezzo del ponte. «Hai visto nessuno?» chiese a Dillup.

Il vagabondo fece cenno di no, sconsolato. «Neanche un'anima. Devono essere annegati.»

«E la locomotiva?»

«Si è infilata in acqua con il faro ancora acceso.»

«Dove, press'a poco?»

Dillup fece un cenno a nord del ponte. «Quasi al centro della corrente, laggiù accanto a quella macchia di pioppi neri.»

Capp annuì gravemente, mentre lo shock della catastrofe lo invadeva. «Devo assolutamente andare alla stazione a telegrafare alla società.»

«E io che posso fare?» chiese Dillup.

«Niente», rispose Capp, «meglio che tu venga a casa con me. Mia moglie ti metterà un pasto caldo nello stomaco e potrai restare finché non passerà questa bufera.»

I due uomini, storditi, voltarono insieme le spalle alla catastrofe e si avviarono lentamente sotto la pioggia della notte verso la stazioncina di Kiowa Crossing.

Quando Capp telegrafò la triste notizia all'ufficio della Kansas Pacific a Denver, fu fatto partire un treno con investigatori e personale alla ricerca delle salme. Il sole del mattino spuntò in un cielo privo di nuvole di pioggia, proprio mentre il treno si arrestava a pochi passi dal luogo del disastro. Cinquanta uomini rimasero per parecchi minuti in silenzio, a osservare quella distruzione.

Nel corso della notte, come se la piena fosse stata un'apparizione, le acque assassine si erano placate e ora scorrevano calme con un livello di non più di un metro e venti. La violenza della piena era dimostrata dai pioppi sradicati e semisepolti nel letto del torrente. Sabbia e fango erano stati depositati sulle sponde e segnavano il livello massimo di piena come piccoli argini. Tutto quel che era rimasto del ponte era un paio di rotaie sporgenti dalle acque, contorte e deformate dal peso della locomotiva che precipitava

nel baratro.

Non c'era più traccia dei grossi piloni e delle travature reticolari che costituivano la struttura del ponte. Erano stati trascinati via a valle quando la piena del torrente era al suo culmine. Nel vuoto, appese fra le travature superstiti, le rotaie vuote indicavano la direzione del Kansas.

Sette dei carri caduti nel torrente erano ancora parzialmente visibili una quindicina di metri a nord del ponte scomparso. Pezzi e frammenti dei pianali e dei carrelli emergevano dal fango e dalla sabbia molle. La *51*, il suo tender e gli altri undici carri erano completamente spariti.

Dopo avere studiato la situazione per un'ora, il sovrintendente della Kansas Pacific, colonnello C.W. Fisher, mise una mano sulla spalla di Capp e fece un cenno verso valle. «Ha organizzato soccorsi locali per andare a cercare le salme dei nostri uomini?»

Capp accennò di sì. «Dodici mandriani sono pronti a un suo cenno.»

«Dica loro di cominciare le ricerche», disse Fisher a bassa voce. Poi si rivolse al macchinista che aveva guidato il treno da Denver. «Vada con il signor Capp alla stazione e telegrafi al mio ufficio di Denver. Dica loro che mi occorrono una macchina battipalo e un carro gru per montare nuovi sostegni e posare altre rotaie. Voglio immediatamente tutto il necessario per stendere una diramazione provvisoria attraverso il torrente e rimettere in moto il traffico. Questa linea ferroviaria è l'arteria dell'Ovest e deve essere ripristinata al più presto.»

Lavorando ininterrottamente, la squadra di ferrovieri di Fisher riaprì al traffico la diramazione provvisoria in meno di cinquanta ore. In seguito, per molte settimane, i passeggeri sulla linea della Kansas Pacific potevano osservare al passaggio i rottami del *Numero 8.*

La prima salma che venne ritrovata fu quella di Frank Seldon.

Due contadini del luogo, Sam Williams e John Mitchell, stavano seguendo a cavallo la sponda occidentale del torrente lungo il segno lasciato dal livello massimo dell'alluvione, quando Williams additò un rottame che sporgeva da un mucchio di sabbia.

«Quello sembra un pezzo della cabina della locomotiva», osservò.

Scesi di sella, i due legarono i cavalli a un tronco caduto e si avvicinarono. Mitchell scostò col piede la sabbia umida attorno al mucchio. «Proprio un pezzo della cabina.» Poi notò un oggetto a pochi passi. «Quello sembra un pezzo del fumaiolo.»

Williams scostò un fascio di rami accatastati dalla corrente sul monticel-

lo. «Ho trovato qualcosa che sembra un berretto», annunciò, mettendosi a scavare più in profondità.

Mitchell si unì a lui. «Forse hai qualcosa...» La voce gli si spense quando incontrò con la mano qualcosa di molle e cedevole. «Oh, Dio! Credo che abbiamo trovato un cadavere.»

Si trovavano a oltre due chilometri a valle dal ponte sul Kiowa Creek. Frank Seldon era stato trascinato dalla corrente meno degli altri.

Più tardi, quello stesso giorno, un secondo gruppo di contadini trovò George Piatt. Il suo enorme corpo era stato molto malridotto dalla corsa nel torrente. Lo recuperarono quattro chilometri e mezzo a valle del ponte.

Sei giorni dopo la sciagura fu finalmente individuata anche la salma del macchinista John Bacon. Era stato trascinato oltre undici chilometri più a valle. Il cadavere era impigliato nei rami di un pioppo nero a quattro metri di altezza e i coyote non erano riusciti a raggiungerlo, ma gli uccelli gli avevano fatto visita, sfigurandogli il volto. Dovette essere sepolto in una cassa chiusa.

In onore dei morti, il sindacato macchinisti ferroviari indisse un mese di lutto. Bacon e Seldon avevano sposato due sorelle il cui cognome da ragazze era Bennett. La cittadina di Kiowa Crossing fu ribattezzata Bennett in onore delle due sorelle vedove.

Una volta completata la diramazione della linea sul torrente, ormai quasi in secca, la società ferroviaria decise che era ora di ritrovare la locomotiva perduta e recuperare i carri. Gli sforzi furono accentrati sui pochi carri ancora visibili a poca distanza dai resti del ponte. Fu piantata nella sabbia un'incastellatura per evitare crolli, poi la squadra di recupero si mise a scavare. Una piccola macchina a vapore ausiliaria fu collegata a una pompa che fu tenuta ininterrottamente in azione per evitare infiltrazioni d'acqua nella buca, che diventava sempre più grande e profonda.

Era un lavoro difficile. Il carico di rotaie trasportato sui carri era stato contorto come spaghetti sui rottami dall'incredibile violenza dell'alluvione. Si dovette tagliare e spostare ogni rotaia prima di poter riportare i carri sul binario per inviarli all'officina di riparazione.

Il funzionario della Kansas Pacific incaricato dell'operazione di recupero era N.H. Nicholson, un uomo alto, dal volto simpatico, molto abbronzato da una vita trascorsa all'aperto, con un bel paio di baffoni accuratamente impomatati che gli davano un'aria da elegantone. Bevve un po' d'acqua da un mestolo di latta, poi si asciugò i baffi col dorso della mano.

«Siamo al primo agosto e non abbiamo ancora trovato tracce della locomotiva», osservò, rivolto a Johnnie Schaffer, un mandriano della zona assoldato come aiutante.

«Forse quando arriva quella pompa pneumatica potremo scavare più a fondo e trovarla», rispose Schaffer.

«Dovrebbe arrivare mercoledì.»

«Potrà aiutarci molto», Schaffer accennò col capo alle spalle di Nicholson. «Ecco Mollie che arriva con il pranzo.»

Tutti smisero di lavorare all'arrivo di una ragazzina sui dodici anni, Katherine Mack, che tutti in città chiamavano Mollie, seguita dal suo cerbiatto addomesticato, lungo i binari provenienti da Kiowa Crossing. Aveva la braccia cariche di cestelli e pentole di latta. Sua madre era stata incaricata da Nicholson di preparare il pasto di mezzogiorno per la squadra di recupero. Quando Mollie si fermò e depose a terra il suo carico, il cerbiatto rimase a una certa distanza.

«Quella bestiola non si fida di gente come noi», osservò Nicholson con un gran sorriso.

«Forse ha paura che vogliamo mangiarcelo», scherzò Schaffer.

«Lui vuole bene soltanto a me», ribatté Mollie facendo una smorfia a Schaffer. «La mamma oggi vi ha preparato bistecche, pane, patate e una torta.»

Nicholson fece un cenno a Henry Nordloh, che aveva soltanto un anno più di Mollie.

Henry era alto per la sua età, e suo padre aveva ingaggiato lui e suo fratello Gus per far funzionare la macchina ausiliaria durante le loro vacanze estive.

Henry si toccò timidamente il cappello. «Buon giorno, Mollie.»

Mollie fece un sorrisetto timido. «Signor Nordloh.» Dopo aver distribuito il cibo agli uomini, Mollie riservò l'ultimo cestino per Henry e stese un tovagliolo su un tronco caduto. Mentre il ragazzo cominciava a mangiare, lei gli sedette accanto e sgranò gli occhi davanti all'enorme buca, che sembrava un cratere lunare.

«Come procede oggi?»

«Tireremo su l'ultimo carro a fine settimana», rispose Henry masticando un pezzo di bistecca. «Abbiamo estratto il tender del carbone, ma non riusciamo a trovare la locomotiva. Il signor Nicholson sta facendo arrivare pompe pneumatiche per pompare aria lungo un tubo. Dice che, se facciamo abbastanza buchi, uno finirà per arrivare alla locomotiva.»

«Prima però dovrete aiutare vostro padre con il raccolto.»

«Pa' dice che Gus e io dobbiamo lavorare e guadagnare soldi fino a quando comincerà la scuola», rispose Henry con la fiducia dei giovani.

Entrambi i ragazzi crebbero, diventarono vecchi e giurarono fino all'ultimo giorno che la *51* non era mai stata ritrovata né recuperata. Raccontarono ai loro figli il legame che li univa alla locomotiva scomparsa. Sì, Henry e Mollie si fidanzarono da ragazzi, si sposarono nel 1885 ed ebbero una famiglia di sei belle ragazze e due bei maschi.

La teoria prevalente all'epoca fu che la locomotiva era stata trascinata per molti chilometri a valle, finendo sepolta nelle sabbie mobili a una profondità tale che non fu possibile trovarla e tanto meno recuperarla.

Notizia dal giornale *Rocky Mountain News:*

«22 maggio 1880. Tutta la popolazione di Denver ricorda l'incidente di quella notte di due anni fa alla Kansas Pacific, in cui rimasero uccisi il macchinista John Bacon e il fuochista Frank Seidon. In quella occasione il ponte sul Kiowa fu portato via dalla piena e quando il treno precipitò nel torrente la locomotiva non fu più rivista, nonostante tutti gli sforzi fatti per ritrovarla. Si suppone che sia sprofondata nelle sabbie mobili, mentre il tender fu ritrovato tre metri sotto la curva del torrente.

«Da questa sciagura ebbe origine una causa per danni. La sentenza per la signora Bacon è stata pronunciata ieri. Il verdetto: 'La giuria si pronuncia a favore del querelante e decide un risarcimento di 5000 dollari. John Best, presidente'. Un processo analogo da parte della vedova Sheldon ebbe lo stesso risultato. Gli avvocati della ferrovia, Usher e Teller, si batteranno fino alla fine contro questa sentenza».

Nel corso dei cento anni successivi, giornali e riviste ferroviarie continuarono a parlare della *51* mancante. Storie sinistre parlavano di una luce misteriosa come quella del faro di una locomotiva che compariva sul nuovo ponte del Kiowa Creek, fino a metà della traversata, per poi scomparire improvvisamente. Alcuni contadini della zona giuravano di aver visto i fantasmi dei tre ferrovieri vagare nel letto del torrente.

Ma se la 57 non venne mai trovata, dov'era andata a finire?

II
Una che se ne andò

Maggio 1989

Ma cosa c'entra un disastro ferroviario nelle pianure del Colorado con i relitti di navi scomparse? Tranne per il procedimento analogo, che combina le ricerche con le indagini in loco, non c'entra assolutamente niente. Diciamo soltanto che io avevo un debole per la vecchia 57 e le dovevo un debito di gratitudine.

Il 21 maggio 1978, nella sezione Sunday Empire del *Denver Post*, lessi un articolo di Elizabeth Sagstetter intitolato *La locomotiva che non tornò mai*, dal quale appresi la notizia di quella tragedia. Ne rimasi interessato, non tanto per mettermi a cercare la locomotiva scomparsa, quanto per introdurre la sua sparizione nella trama di un romanzo d'avventure in cui figurava il mio eroe, Dirk Pitt. Due anni dopo apposi la parola FINE all'ultima pagina del manoscritto e lo inviai a Peter Lampack, il mio agente letterario. La storia di un treno che si riteneva precipitato da un ponte nel fiume Hudson ma che fu poi ritrovato chiuso in un tunnel abbandonato fu pubblicata nel 1981 con il titolo *Salto nel buio*. Grazie alla locomotiva perduta del Kiowa Creek, quel libro fu uno dei miei migliori.

Ero stato un paio di volte con mio figlio Dirk a Kiowa Creek: sono meno di cento chilometri, da Denver. Abbiamo percorso alcune griglie con il gradiometro Schonstedt sotto e attorno al ponte moderno in travature d'acciaio (costruito nel 1935) che sorge nello stesso punto di quello in legno spazzato via nel 1878. Tranne qualche piccolo contatto, non trovammo indizi che facessero anche lontanamente pensare a una grossa massa ferrosa sepolta là sotto. Lasciai allora perdere quel mistero e procedetti con altri progetti. La storia della locomotiva scomparsa rimase nel mio archivio della NUMA per quasi dieci anni prima che il fascino della sua sparizione tornasse a coinvolgermi e a farmi decidere per un altro tentativo. Mi ci avevano spinto diversi amici e vicini, i quali pensavano che avrei fatto bene a cercare qualcosa di scomparso nel Colorado, soprattutto visto che era praticamente fuori della porta di casa mia.

Nel 1988 Craig Dirgo era entrato a far parte della NUMA e lavorava in un piccolo ufficio di Arvada, Colorado, a sbrigare la corrispondenza e organizzare la parte logistica delle nostre spedizioni estive sui relitti. Anche Craig, un tipo divertente dalla corporatura simile a quella di un terzino di una squadra universitaria di football americano, si fece coinvolgere dal mistero e mi chiese se poteva interessarsene. Dato che non ero riuscito a individuare la locomotiva nel mio settore ad alta probabilità, non ero molto ot-

timista. Ma siccome odio rinunciare a un progetto che non dà risultati, diedi a Craig carta bianca, con tutte le mie benedizioni.

Per me era strano che durante i centoundici anni dalla sua scomparsa in quel torrente, tanto poche persone si fossero preoccupate di cercare la vecchia *51*. Una di queste era Wolfe Londoner, un droghiere di Denver. Poco dopo la sospensione dei lavori da parte della squadra di recupero, quell'estate Londoner trasformò con una forte carica elettrica un palanchino in una calamita e, dopo aver percorso a piedi su e giù il letto del torrente, incontrò un punto interessante che fece agitare violentemente l'attrezzo prima di farlo piantare nella sabbia, con tanta violenza da far cadere il droghiere, con gran divertimento e stupore di parecchi curiosi. Londoner fu rimesso in piedi, sfinito e fradicio, e proclamò di avere scoperto la locomotiva perduta: naturalmente pretese una ricompensa. Il colonnello Fisher, che rappresentava Jay Gould, il nuovo proprietario della ferrovia, gli rispose picche, un rifiuto insolito che molto tempo dopo trovò la sua ragione nella soluzione definitiva dell'enigma.

L'unica altra ricerca documentata fu quella condotta dal professor P.A. Rodgers, del dipartimento di geofisica dell'Istituto minerario del Colorado. Nel maggio 1953 il professore e parecchi suoi studenti effettuarono una ricerca sistematica con apparecchi cercamine di tipo militare. Fu esplorata una zona di 45 metri per 120, ma senza risultato.

Craig si mise in contatto con il direttore del piccolo museo di Strasburg, Colorado, a pochi chilometri da Bennett e dal ponte sul Kiowa Creek. La direttrice, Emma Michell, la cui famiglia aveva abitato nella zona per parecchie generazioni, si dimostrò un vero tesoro. Scrittrice, oltre che storica e curatrice del museo, era autrice di un libro intitolato *Our Side of the Mountain*, un fantastico racconto della vita dei pionieri che avevano popolato la contea di Adams. Un incredibile numero di loro discendenti abitava ancora nella zona.

Emma disse che conosceva un fratello e una sorella i cui genitori avevano assistito a quanto era accaduto dopo il crollo del ponte e ci chiese se ci sarebbe piaciuto intervistarli. Acconsentimmo subito e combinammo un incontro. Il giorno dopo, Craig e io ci recammo in auto a Bennett, dove ci presentarono ai fratelli.

Charles e Henrietta Nordloh erano personaggi eccezionali. Chuck aveva 92 anni e sua sorella 95, ed erano svegli e vispi come gente con la metà dei loro anni. La loro madre era, naturalmente, Mollie Mack, la ragazza del cerbiatto, e loro padre era Henry Nordloh, quel ragazzo che faceva funzio-

nare la macchina a vapore ausiliaria.

Chuck Nordloh aveva un senso diabolico dell'umorismo. Quando Craig gli chiese se avesse trascorso nella zona di Bennett tutta la sua vita, Nordloh fece l'occhiolino e rispose: «Non ancora».

Quando si cerca qualcosa di perduto è sempre una buona idea parlare con gli anziani che hanno vissuto all'epoca dei fatti o che, comunque, sono più vicini di noi a quei tempi. La maggior parte dei vecchi ricorda il passato con una chiarezza sorprendente, e più di una volta l'osservazione casuale di un anziano ha messo la NUMA sulla strada giusta per una scoperta. Charles e sua sorella non ci fornirono novità di rilievo, ma non posso ricordare una conversazione più piacevole. Ci narrarono in vividi dettagli gli episodi che i loro genitori avevano raccontato loro.

Il ranch dei Nordloh era il più vicino al punto in cui la ferrovia scavalcava il Kiowa Creek, e ricordavano chiaramente che entrambi i genitori sostenevano che, nonostante le ricerche durate tutta l'estate da parte della squadra di recupero, della locomotiva mancante non venne trovata traccia. A un certo punto il costo dell'operazione di recupero finì per superare il valore di quella macchina fracassata e fu logico che la Kansas Pacific sospendesse le ricerche. Se avevano cercato invano per tutta l'estate del 1878, era ragionevole pensare che la 57 fosse ancora sepolta nel letto del torrente.

Mentre tornavamo in auto a Denver, quella sera, Craig aveva un'aria pensierosa: «Un buon magnetometro permetterebbe di ritrovare in un'ora, forse due, una massa di ferro grossa come quella».

«Vicino al ponte non c'è», risposi. «Fidati di me, l'abbiamo cercata con Dirk e abbiamo già eliminato la parte più facile.»

«Allora dovrebbe essere un gioco da bambini trovarla più a valle.»

«Regola numero ventidue della guida Cussler per le ricerche», ribattei. «Se fosse stata facile da trovare, qualcuno l'avrebbe già fatto.»

Il secondo passo verso il ritrovamento della locomotiva fu quello di organizzare una ricerca più vasta. Craig si tuffò nella logistica e nel lavoro di preparazione. Parlò con persone di Bennett, che offrirono generosamente il loro centro di riunione ai ricercatori come base in cui scaldarsi e poter disporre di servizi igienici. Per di più misero a disposizione l'escavatore a benna locale, a patto che la NUMA si assumesse le spese per la benzina e le eventuali riparazioni.

A dicembre i piani erano definiti e i componenti la spedizione comincia-

rono ad affluire. Un giorno, a colazione, chiesi a Craig: «Quante offerte di aiuto hai ricevuto per telefono?»

«Quasi un centinaio», rispose.

«Non credo che arriveranno tutti a lavorare sul terreno gelato di gennaio. Saremo fortunati se ne verranno dieci.»

«Probabilmente hai ragione», rispose. «Farà più freddo qui in pianura che nel magazzino di una fabbrica di ghiaccioli. Ma perché mai hai scelto il 12 gennaio come data d'inizio dei lavori?»

«Fichi Newtons.»

Mi fissò stupefatto: «Cosa c'entrano i dolci?»

«Barbara ne ha portato a casa un sacchetto un'ora prima che decidessi la data...»

«E allora?»

«Non lo sapevi che mangiare troppi fichi Newtons fa venire le allucinazioni?»

Craig mi guardò con un'espressione che significava un mare di dubbi. «Sorprendente. La gente morirà di freddo qui nel Kiowa Creek perché tu hai fatto indigestione di quegli stupidi dolcetti.»

In realtà, avevo detto una bugia. Odio i fichi Newtons. Era un sacchetto di biscotti al cioccolato. Inoltre, chi mi avrebbe creduto se avessi ammesso di aver scelto il 12 gennaio perché sul *Farmer's Almanac* si prevedeva che sarebbe stata una giornata di sole?

Poco prima, Craig aveva telefonato dicendo casualmente che il direttore del Museo storico del Colorado si era offerto di pubblicare un breve annuncio pubblicitario sulla loro rivista mensile. Craig pensava che sarebbe stato un buon metodo per chiedere l'intervento di volontari. Convinto che avremmo probabilmente ricevuto tre o quattro risposte da persone munite dell'equipaggiamento necessario, gli dissi di fare pure una prova.

Craig stese un articoletto sull'imminente inizio delle ricerche della locomotiva e concluse: «Se c'è qualche proprietario di cercametalli disposto a venire al Kiowa Creek, sarà il benvenuto, uomo o donna che sia». L'annuncio fu ripreso dai quotidiani *Rocky Mountain News* e *Denver Post.* Poi scesero in campo le stazioni televisive locali, seguite dalle agenzie di stampa nazionali. La cosa divenne rapidamente quella che viene definita «una grossa notizia».

Arrivò George Schott, un sergente dell'aeronautica militare, che si dimostrò impareggiabile. Harold Perkins di Bennett si offrì come operatore del-

l'escavatore. Claudia Mueller assunse l'incarico di raccogliere carte topografiche e istruzioni e di spedirle ai volontari che si offrivano per telefono. Il progetto cominciò a prender vita da solo.

Un pomeriggio, Craig capitò a casa mia. «Volevo mettermi in contatto con te», disse, con aria sfinita. «Ma il telefono non ha smesso di suonare nemmeno per il tempo necessario a fare il tuo numero.»

«Be', potevi andare a casa e chiamarmi da là», gli suggerii con aria furba.

Craig si strinse nelle spalle con aria dimessa: «Ho dato il mio numero di casa ai cronisti. Non potrei restare nascosto qui da te per un po'?»

Mi chiedevo dove stavamo andando a finire.

La mattina dell'inizio dei lavori, anche se la colonnina del mercurio segnava -23 °C, i volontari si presentarono come un esercito di formiche. Sotto il ponte del Kiowa Creek arrivarono oltre quattrocento persone. Se la proprietà della Union Pacific Railroad avesse saputo che un'orda di volontari calpestava le sue terre e scavalcava i suoi binari, ai loro legali sarebbe venuto un infarto.

La febbre della ricerca si diffuse come un'epidemia. Intere famiglie arrivarono in auto a Bennett, con i bambini imbacuccati nei completi da sci. Ricordo ancora un coppia, ovviamente sposata, che aveva passato da un pezzo i sessant'anni: sbarcarono da una berlina Mercedes-Benz pronti a scavare. Lei aveva una pelliccia di visone con cappellino assortito. Lui un costoso soprabito di cashmere con sciarpa di seta e guanti di pelle. E brandivano due badili nuovissimi, acquistati pochi minuti prima nel negozio di ferramenta di Bennett.

George Schott si era fatto prestare dall'aeronautica una grossa tenda, e quando arrivammo Craig e io trovammo che, con l'aiuto di altri robusti volontari, l'avevano montata, avevano impiantato un generatore, una stufa elettrica e stavano preparando il caffè. Si costituirono squadre di scavatori attorno a chiunque possedesse un cercametalli oppure un magnetometro. Don Boothby, un geofisico, aveva portato sul posto un radar che penetrava nel terreno, un congegno prezioso per avere un'immagine delle segnalazioni dei cercametalli. Craig aveva organizzato con un radioamatore una rete di collegamento con tutti i capi squadra, ai quali venne affiancato un radio operatore. Fu disposta anche una telecamera telecomandata per ritrasmettere alla tenda comando le immagini di quanto si sarebbe trovato; in questo modo Jim Grady e Marie Mayer, due archeologi locali, avrebbero potuto

esaminare e identificare eventuali oggetti o manufatti riportati alla luce dagli scavatori.

Fu una notevole dimostrazione di efficienza, qualcosa che avrebbe fatto diventare verdi dall'invidia persino le Forze Speciali degli Stati Uniti. Mancavano soltanto le ballerine per un eventuale numero di danze hawaiiane.

Craig radunò tutti con un altoparlante portatile. C'era un buon umore generale, nonostante il freddo facesse uscire sbuffi di vapore da ogni bocca e da ogni naso. Partendo dal ponte, feci allineare le squadre dietro quelli che portavano i cercametalli, distanziati di tre metri, mentre io stavo al centro dello schieramento con il mio gradiometro Schonstedt. Il concetto era di scendere il letto ormai asciutto del torrente in modo da coprire ogni centimetro quadrato.

Percorsi venti passi, mi voltai e mi guardai attorno. Il mio piccolo esercito si era sparpagliato in tutte le direzioni: ciascuno cercava di seguire il proprio istinto. Tentai di instillare un po' d'ordine, ma fu impossibile. Quella gente era venuta per divertirsi, non per ascoltare quel che uno strano scrittore di libri diceva loro. Le uniche squadre che lavorarono in modo efficace furono le due che avevo inviato a cinque chilometri a valle con il compito di risalire verso il ponte. Eliminarono una notevole quantità di terreno prima di sera.

Avevo chiesto loro di cercare con particolare attenzione in un'ansa stretta del torrente. Spesso un grosso oggetto sepolto può modificare il corso naturale di una corrente. Questo è accaduto molto spesso in un fiume forte come il Mississippi. Ma la curva non ci offrì altro che un pioppo nero sradicato e sepolto.

Poco dopo mezzogiorno, l'escavatore aveva localizzato e portato alla luce parecchi oggetti interessanti. Si trattava per lo più di pezzi e rottami dei carri fracassati e del ponte. Mi diverti vedere le squadre di ricercatori mollare tutto e accorrere non appena la benna della macchina cominciava a scavare. Non voler perdere nulla è una reazione umana che risale a quando i nostri antenati vivevano sugli alberi.

Craig mi tirò da parte ed espresse la preoccupazione che non seguissimo le griglie di ricerca nel modo giusto. «Non riesco a tenerli sotto controllo», si lamentò.

«La prossima volta portiamo dei lanciafiamme e inceneriamo subito chi non resta al suo posto», risposi in tono sarcastico.

«Ci dovrebbe essere un modo migliore.»

«Sono d'accordo, i buoni lanciafiamme costano troppo.»

«No», scattò Craig esasperato, «le squadre hanno bisogno di maggiore istruzione.»

«Guarda, amico», gli dissi in tono serio, «c'è soltanto questo terreno da perlustrare. Il letto del torrente è largo appena una quindicina di metri in quasi tutto il suo corso. Per quanto casino stiano facendo, abbiamo perlustrato l'intero torrente da sponda a sponda e per cinque chilometri verso valle, in qualche punto addirittura cinque volte, visto il modo con cui le squadre si incrociano.»

«Ma se l'avessimo mancata?»

«C'è sempre una possibilità, per tenue che sia. Da parte mia, sto cominciando a pensare che quella dannata macchina non si trovi qui.»

Non avevo ancora chiuso la bocca che da un campo a ovest del torrente e appena a nord del ponte venne un grande clamore. I fratelli Brauer, Mike e Scott, avevano localizzato un'anomalia promettente. La lettura dello strumento era buona ma molto concentrata. Non quello che avevo sperato, a meno che la locomotiva non fosse dieci metri sotto. Per fortuna avevamo anche un mezzo per vedere sotto terra.

Don Boothby fece passare il suo radar a penetrazione del terreno sopra e attorno all'anomalia. Oggi, nelle scuole per l'interpretazione delle immagini radar, mostrano la registrazione dell'oggetto che ritrovammo, per far vedere agli studenti com'è un tubo da trivellazione per la ricerca del petrolio. L'immagine era perfetta.

Alle quattro del pomeriggio richiamai tutti e dichiarai chiusa la giornata. Mi trovai di fronte a un mare di facce scoraggiate quando annunciai loro che c'erano pochi motivi per continuare. I pezzi del puzzle non combinavano. Si rendevano necessarie altre ricerche a tavolino prima di fare un nuovo tentativo. Ringraziai tutti per il magnifico sforzo, e tutti a loro volta ringraziarono me e Craig per aver dato loro la possibilità di partecipare a un'impresa che era loro piaciuta e della quale avrebbero sempre parlato. Erano orgogliosi, sembra, di essere stati coinvolti nella ricerca della vecchia *51*. Per loro era stata un'avventura.

Tornando in auto verso la mia casa sulla Lookout Mountain, a Denver, mentre calava la sera di quella fredda domenica di gennaio, ripassai mentalmente tutti i dati, alla ricerca di qualche traccia che mi fosse sfuggita. E, dopo cena, lessi e rilessi tutti i documenti dell'incartamento nel mio archivio, torturato dalla mia incapacità di risolvere quel mistero.

Forse, ma soltanto forse, come avevo detto a Craig, quella dannata lo-

comotiva non era là.

Bob Richardson, che dirige il Museo ferroviario del Colorado a Golden, sosteneva che la locomotiva era stata recuperata. Citò un articolo pubblicato nel 1953 in cui si asseriva che la locomotiva utilizzata in quella tragica notte era la *51* e che quella particolare macchina era indicata come ricostruita nel 1881 con un numero nuovo, il 1026.

lo sollevai eccezioni per un paio di ragioni. Primo, non è stata trovata alcun'altra fonte a conferma di quanto dichiarato nell'articolo. Per credere a una notizia come se fosse il Vangelo occorre più di una conferma. Secondo, perché la ferrovia impiegò quasi tre anni per rimettere in servizio la locomotiva, quando avrebbe potuto ripararla con altrettanta facilità e rimetterla in circolazione in pochi mesi?

Avevo quasi rinunciato a trovare una risposta quando, per una fortunata coincidenza, mi fu chiesto di partecipare a un'intervista radiofonica durante un congresso di scrittori di misteri a Omaha, Nebraska.

Durante la trasmissione, telefonò un ascoltatore per sapere quale parte aveva avuto la NUMA nelle ricerche della locomotiva scomparsa del Kiowa Creek. Quando gli chiesi la ragione del suo interessamento, mi rispose che lavorava all'archivio dell'ufficio della Union Pacific di Omaha. Mi feci dare il suo indirizzo e il numero di telefono e cominciammo a parlarci.

Durante il suo tempo libero andò a ripescare la vecchia documentazione legale della Kansas Pacific dall'epoca della sciagura fino alla fusione della società con la Union Pacific. Dopo tre mesi, trovò quel che cercavamo.

La storia che venne a galla non è insolita nemmeno ai giorni nostri. Sembra che N.H. Nicholson, che dirigeva la prima operazione di ricerca, avesse davvero trovato la locomotiva con le sonde della sua macchina ad aria compressa. Senza denunciare la scoperta alla squadra di recupero o ai contadini della zona, aveva informato la direzione della società a Kansas City. L'ormai da tempo defunta Kansas Pacific Railroad aveva immediatamente preteso dalle assicurazioni la somma di 20.000 dollari per la presunta perdita della locomotiva, e l'aveva ottenuta.

Poche settimane dopo, nel cuore della notte, un treno speciale con Nicholson a bordo arrivò a Kiowa Creek. Scavarono fuori la locomotiva, la sollevarono con una gigantesca gru ferroviaria, la deposero sui binari e la rimorchiarono all'officina manutenzione della società a Kansas City. Là venne ricostruita, con qualche lieve modifica all'aspetto esterno, ebbe un

nuovo numero e fu rimessa in servizio. I documenti non dicevano se il nuovo numero della macchina fosse il 1026, come aveva suggerito Bob Richardson. Quella parte della storia forse non si saprà mai.

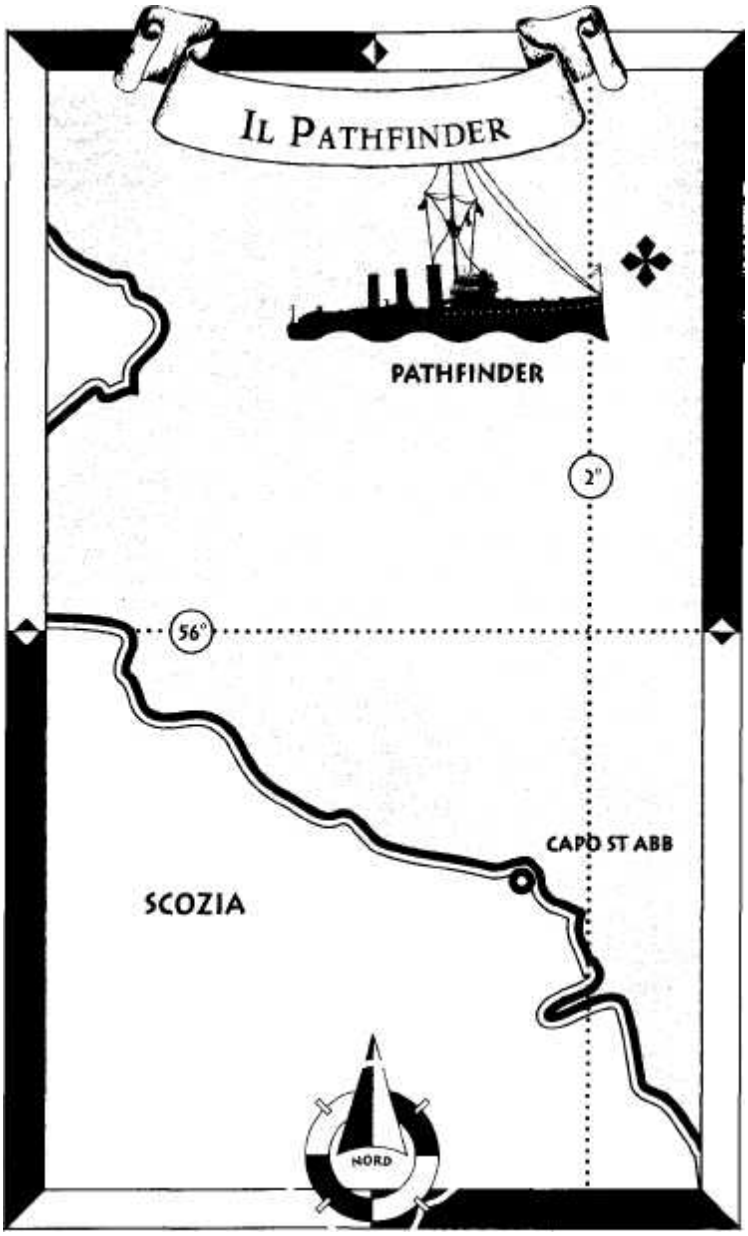
Debbo profonda gratitudine alle centinaia di persone che fecero del loro meglio nel corso delle ricerche. Anche se non trovammo la locomotiva, riuscimmo a risolvere quello che sembra sia stato un trucco perpetrato centovent'anni fa ai danni dell'assicurazione da parte di una società ferroviaria che oggi non esiste più.

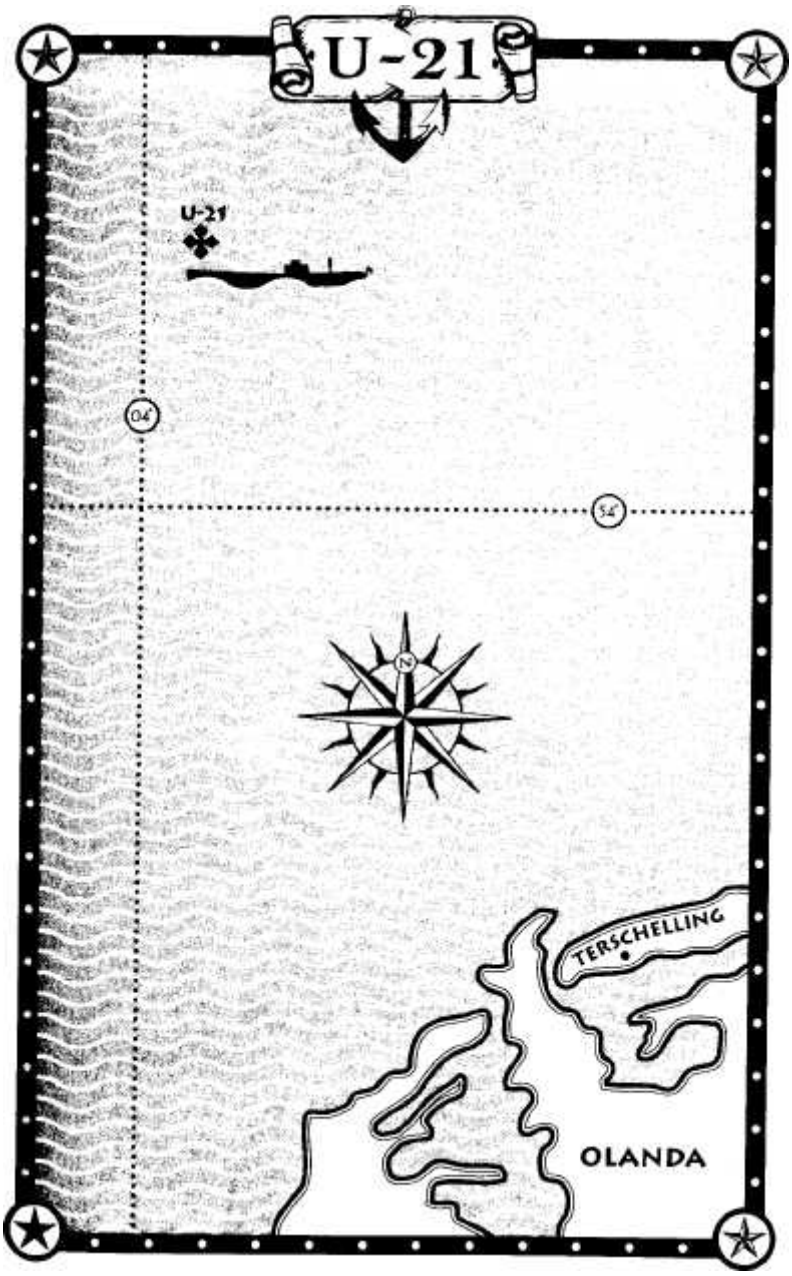
Ma andò proprio così?

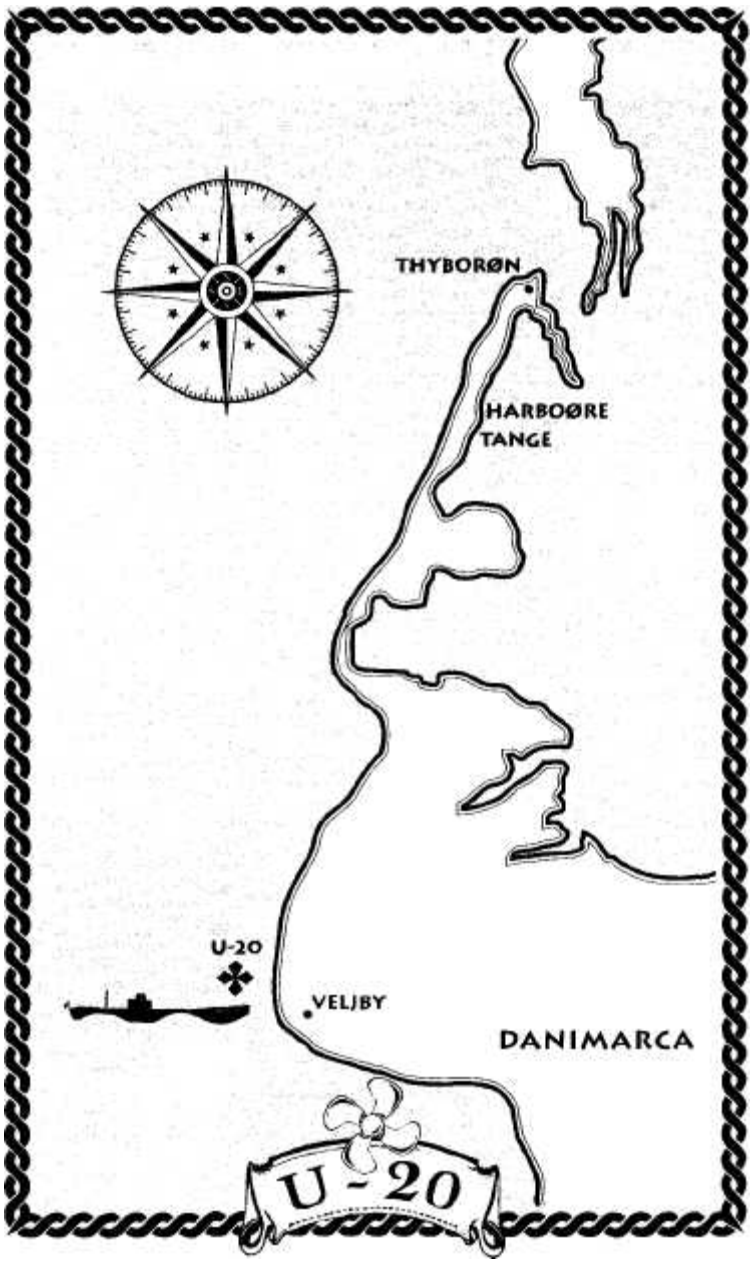
Nonostante i documenti degli archivi, sono in molti a rifiutarsi di credere al ritrovamento della locomotiva. I contadini della zona insistono che deve trovarsi ancora sepolta sotto la sabbia del Kiowa Creek. Si sussurra che attorno a mezzanotte, quando i treni non passano, si senta avvicinarsi da lontano il lamento del fischio di una locomotiva. Poi si avverte il suono di una campana e il ruggito delle valvole del vapore. Se le condizioni meteorologiche sono giuste e se cade la pioggia, si vede arrivare da ovest una luce giù per la discesa verso il torrente. Quando arriva sul ponte, la luce si spegne di colpo e il fragore di una locomotiva si perde nella notte.

E fino a quando la ricorderanno, lo spirito della vecchia *51* non morirà mai.

PARTE OTTAVA
L'esploratore inglese *Pathfinder*, l'*U-21* e l'*U-20*


IL PATHFINDER
PATHFINDER
2°
56°
CAPO ST ABB
SCOZIA
NORD


U-21
U-21
04
54
N
TERSCHELLING
OLANDA



I
La morte dall'abisso
5 settembre 1914

«Orizzonte tutto libero», annunciò al comandante la vedetta appollaiata su una piccola sporgenza della torretta.

Trenta miglia al largo di capo St Abb, in Scozia, il mare era piatto, con solo un leggero moto ondoso. Alla velocità di crociera di dodici nodi in acque che di rado godevano di bel tempo, l'*U-21* filava in un mare verde come un campo di grano non ancora maturo. Gli spruzzi d'acqua fredda che scavalcavano la coperta del sommergibile facevano un rumore simile a quello delle scarpe bagnate. Erano le 15.40. L'aria era pura e pulita, con

una leggera brezza: un radioso pomeriggio autunnale.

Mentre il sommergibile scivolava come un fantasma d'acciaio fra le onde, le linee scolpite del suo scafo esterno elegantemente affusolato gli davano stabilità se il mare era brutto. Ma lo scafo esterno era soltanto una facciata. L'esterno visibile era semplicemente un involucro affusolato, che si allagava quando il battello si immergeva. Le sue linee singolari gli davano la possibilità di navigare più velocemente in emersione.

Le apparecchiature di comando erano comodamente sistemate all'interno di uno scafo a pressione tubolare d'acciaio, in cui l'equipaggio viveva e lavorava. I sommergibili americani e quelli di fabbricazione britannica della prima guerra mondiale erano a forma di sigaro, e ballavano con il mare mosso come balene ferite. Ma gli *Unterseeboote* tedeschi no. La loro speciale costruzione a doppio scafo consentiva una buona velocità di crociera sia in superficie sia in immersione. Nel 1914 il modello era considerato brillante.

«Orizzonti sempre sgombri», riferì la vedetta.

Ai due lati dello scafo esterno si estendevano due alberi su cui erano montati i timoni di profondità anteriori e posteriori. Erano le ali con cui il sommergibile saliva e scendeva negli abissi. Quando veniva dato l'ordine di immergersi, le casse di zavorra venivano allagate con l'acqua di mare esterna fino a raggiungere la profondità desiderata e la spinta neutra di galleggiamento. Immaginatevi un bambino che sporge la mano dal finestrino di un'auto in corsa. Semplicemente inclinando le punte delle dita, la sua mano si alzerà o si abbasserà sotto la resistenza della corrente d'aria. Il principio dei timoni di profondità di un sommergibile è lo stesso.

A poppa, accanto alle due eliche di bronzo e al timone di direzione, sporgevano due tubi che potevano lanciare siluri lunghi poco più di sette metri. Una seconda coppia di tubi lanciasiluri era situata a prora, sotto le due ancore, trattenute saldamente da supporti rigidi che ne impedivano i movimenti durante la navigazione. Sotto la linea di coperta l'U-Boot era aggraziato come un delfino; sopra, era brutto come un facocero.

La coperta piatta era su due livelli, verniciata di pittura gommata nera per dare stabilità a chi vi camminava sopra. Corrimano di tubi di metallo alti un metro e venti erano disposti lungo i tratti della coperta in cui l'equipaggio veniva a trovarsi durante la navigazione. In altri punti, l'equipaggio doveva muoversi con cautela e legarsi con le sagole per evitare di finire in acqua. Anche con mare calmo, la coperta era quasi sempre sott'acqua.

La torretta, alta quattro metri, sembrava un'incudine capovolta, con i lati

spioventi, e arrotondata al centro. Un pezzo da 50 era montato a mezza strada verso poppa. I quattro motori diesel del battello, ingranati a due a due agli alberi motori delle eliche, potevano farlo navigare a quindici nodi in emersione e a quasi nove in immersione. Come gli altri suoi confratelli, l'*U-21* era dipinto di grigio chiaro per confondersi con il cielo e il mare.

«Altri venti minuti per la carica completa delle batterie», gridò il direttore di macchina attraverso il tubo portavoce al comandante, capitano di corvetta Otto Hersing, in piedi in cima alla torretta. Hersing era un ufficiale dall'aspetto distinto, con tristi occhi castani. Aveva i capelli neri tagliati corti e pettinati piatti. Alto e snello, con un volto aquilino, le donne lo consideravano molto attraente.

Diede una breve occhiata alla costa appena visibile in distanza, poi rivolse la sua attenzione a una carta nautica. Dopo una sola settimana in mare, la carta cominciava a deteriorarsi per la continua umidità dell'aria. Hersing stava facendo un pericoloso gioco a nascondino con la flotta britannica. Le navi della Royal Navy che attraversavano il Firth of Forth erano di pattuglia alla ricerca di unità tedesche sopra e sotto le acque. Con molta delusione del suo comandante, l'*U-21* continuava a mancarle.

Erano passati un mese e un giorno da quando i cannoni d'agosto avevano scatenato una guerra che coinvolgeva quasi tutte le nazioni europee, e l'*U-21* non aveva ancora lanciato un solo siluro. Dal giorno in cui il sommergibile confederato *Hunley* aveva affondato l'*Housatonic* durante la guerra civile americana, nessuna nave di superficie era stata più distrutta da un sommergibile. Hersing avrebbe dato un anno di stipendio perché il suo battello avesse l'onore di essere il primo ad affondare un nemico fra i trenta sommergibili che la marina tedesca aveva messo in campo all'inizio del conflitto.

Inalando l'aria di mare e gli spruzzi salati sollevati dalla prua sotto il parabrezza della torretta, Hersing approfittava di ogni occasione per abbandonare quell'angusto tubo dello scafo a pressione, con la sua puzza di umidità, esalazioni diesel e sudore. La condensa era talmente forte che l'equipaggio doveva dormire con teli impermeabili sul volto e lenzuola di gomma sul corpo. Il sistema di ventilazione riusciva a pulire ragionevolmente l'atmosfera, ma l'aria fetida continuava a stagnare come se avesse impregnato le paratie d'acciaio.

«Resteremo in emersione fino a quando avrete completato la carica», gridò Hersing in sala macchine attraverso il portavoce.

Il comandante non aveva alcuna fretta di far chiudere i portelli. Meglio

lasciare che l'equipaggio si godesse l'aria fresca finché poteva. Inoltre, grazie alla sagoma bassa del battello, poteva avvistare una nave nemica molto prima di essere avvistato a sua volta.

Incurvò la schiena e si stiracchiò, fissando un cielo privo di nubi e pensò per un attimo al suo villaggio in Germania, chiedendosi se sarebbe vissuto abbastanza per tornare a camminare per le sue strette stradine. Tornò di malavoglia a badare alla sua missione, riportò il binocolo agli occhi e scrutò il mare in cerca del nemico, come un cacciatore alla posta senza selvaggina in vista.

Ma dove si nascondono gli inglesi? si chiese Hersing. La più grande flotta del mondo non poteva restare invisibile in eterno.

A differenza di Hersing, che amava dirigere il suo battello all'aria aperta, il capitano di vascello Martin Leake della Royal Navy stava comodamente sorseggiando in piedi il suo tè da una tazza di porcellana sulla plancia coperta del *Pathfinder*. Il suo esploratore aveva trascorso le prime settimane di guerra in servizio di pattuglia di routine, senza trovare traccia del nemico. Aveva ben poca paura dei sommergibili nemici, con una nave che aveva una velocità doppia rispetto a quelle bare subacquee. La maggior parte degli ufficiali di marina britannici li considerava battelli subdoli, sleali e per niente inglesi. Già due sommergibili tedeschi erano andati perduti, l'*U-15*, speronato e affondato dall'incrociatore *Birmingham*, e l'*U-13*, probabilmente saltato su una mina.

Leake era orgoglioso della sua agile unità. Era veloce e micidiale. Era convinto di riuscire a evitare qualunque sommergibile sfruttandone abilmente la velocità e la maneggevolezza. I suoi ordini erano semplici. Con il suo *Pathfinder* doveva pattugliare il mare del Nord davanti alla costa scozzese e affondare qualunque tedesco in vista.

Costruito dieci anni prima e con un dislocamento di 2940 tonnellate, il *Pathfinder* era stato rimodernato dalla marina britannica con una spesa di quasi mezzo milione di sterline. Varato dai cantieri Cammel Laird, l'esploratore, una via di mezzo fra un incrociatore leggero e un cacciatorpediniere, era lungo 112 metri e largo 8. Montava dieci pezzi da 12 libbre e otto pezzi leggeri da 3 libbre. Il dritto di prora era rigorosamente verticale. Niente prua da clipper come quella che stava diventando di moda.

A centro nave le murate di prora si abbassavano con una scalfatura per cui il ponte di poppa era molto più basso sull'acqua rispetto alla prua. La plancia si ergeva sul castello di prora come in bilico su un traliccio di sup-

porti metallici. Immediatamente dietro c'era un alto albero, con in cima l'antenna radio e una piccola coffa solitaria. Dietro l'albero torreggiavano le tre alte ciminiere che ventilavano le fornaci a carbone delle caldaie. Cinque lance, due motolance e la lancetta del comandante erano appese alle loro gru a centro nave.

Dopo il rimodernamento, Leake era soddisfatto perché le attrezzature moderne sembravano funzionare bene, ma le nuove fornaci a carbone appena installate facevano molto più fumo di quanto gli sarebbe piaciuto. Eppure l'equipaggio svolgeva il suo compito con abilità e la nave rispondeva al timone come un cavallo addestrato per la caccia con i cani.

A bordo dell'esploratore tutto andava bene, quasi fin troppo bene. I messaggi radio dell'ammiragliato avvertivano tutti i giorni i comandanti di stare bene all'erta. Ma cinque settimane di noioso servizio di pattuglia avevano attutito ogni reale sensazione di pericolo. I temuti fantasmi subacquei erano usciti e infestavano il mare. Ma in questa prima fase della guerra erano ben pochi gli occhi addestrati a individuare la scia traditrice di un periscopio.

Leake depose la tazza sul piattino. Il suo *Pathfinder* sapeva il fatto suo, pensò: era in grado di battersi contro quasi tutti gli avversari, tranne ovviamente un incrociatore da battaglia. Pensava di cedere la ruota al vicecomandante e di ritirarsi in cabina per qualche momento di solitudine. Ma non si sentiva stanco e decise che l'avrebbe fatto più tardi.

E questa fu una decisione che gli salvò la vita.

Dalla torretta Hersing scese lungo i pioli d'acciaio della scaletta in camera di manovra: una giungla di strumenti, manometri, cavi e tubi correva lungo le pareti curve del locale come tanti serpenti induriti. Alcune lampadine elettriche, chiuse nelle gabbiette metalliche che dovevano proteggerle dagli urti provocati dagli attacchi con bombe di profondità, emanavano una sinistra luce giallognola. Sembravano disposte a caso, perché creavano zone di penombra negli angoli più lontani del battello.

Davanti alla camera di manovra c'era una piccola cambusa. Due piastre elettriche e un calderone da 50 litri servivano per cucinare i pasti, uguali per ufficiali e marinai. Per un battello che aveva a bordo quarantadue uomini e parecchi ufficiali c'erano soltanto due gabinetti, uno dei quali veniva spesso utilizzato all'inizio del viaggio come dispensa di riserva. I gabinetti non potevano funzionare sotto i 24 metri di profondità, e anche quando il battello era in superficie, la serie di leve da usare per lo sciacquone

era talmente complicata che bastava un errore di manovra perché chi se ne serviva ricevesse in faccia il contenuto della tazza.

I sommergibili tedeschi non erano mai stati progettati per le comodità. Erano progettati per uccidere, ed erano freddi e senza cuore come l'anima di un esattore delle tasse.

Il comandante sedette a un tavolino riservato a lui e al suo secondo e consumò un pasto di minestra di patate e salsiccia, con una tazza di cioccolata. Quando ebbe terminato, un marinaio fece capolino in cambusa.

«Comandante, il primo ufficiale la vorrebbe in torretta.»

Hersing si alzò, si piantò in testa il berretto inclinandolo alla spavalda, poi risalì la scaletta e tornò in torretta.

«Cos'ha avvistato?» chiese senza preamboli.

Il primo ufficiale Erich Heibert gli passò il binocolo indicando verso nord-ovest: «Laggiù, a nord-ovest, una colonna di fumo».

Hersing osservò la macchia scura sull'orizzonte. In seguito la definì «un denso fumo promettente che da macchia scura si trasformò gradatamente nella sagoma di una nave». Attese pazientemente di distinguere meglio. «Sembra un incrociatore leggero britannico. Un esploratore. Dia l'allarme all'equipaggio e ordini l'immersione.»

La campana del segnale d'allarme che ordinava l'immersione echeggiò violentemente nel ristretto spazio dello scafo. L'equipaggio corse ai posti di combattimento, chinando il capo quando doveva infilarsi nei portelli. Il boccaporto di torretta fu chiuso e inchiavardato, le valvole furono spostate nella posizione di allagamento delle casse di zavorra e l'*U-21* scivolò lentamente sotto le acque sempre mosse del mare del Nord.

«Timoni di profondità a quota periscopio», ordinò il comandante.

Il *Pathfinder*, che procedeva nel suo pattugliamento al largo della costa scozzese, si fece sotto ignaro del pericolo. Quella scia di fumo nero dava ancora fastidio a Leake, ma c'era ben poco da fare, fino al ritorno in porto.

«Rapporto vedette», chiese il comandante.

«Vedette comunicano tutto normale», rispose il primo ufficiale.

«Ora?»

«16.40, comandante.»

Leake osservò nuovamente la grande colonna di fumo che si riuniva dai tre fumaioli dell'esploratore e che si arricciava nel cielo senza l'aiuto di una brezza fresca che la dissipasse. «Stiamo facendo un po' troppo fumo», commentò. «Stiamo segnalando la nostra posizione a tutte le navi tedesche

entro un raggio di cinquanta miglia. Chieda in sala macchine se possono ridurlo almeno un po'.»

Sotto coperta il sottotenente di vascello Edward Sonnenschein stava controllando le condizioni dei portelli stagni, spuntando un elenco. Nato in Inghilterra, Sonnenschein aveva un cognome nettamente tedesco, ma era inglese al cento per cento.

«Portello santabarbara chiuso e inchiavardato», riferì un marinaio.

«Portello chiuso», confermò l'ufficiale.

La procedura continuò finché tutti i portelli non furono ispezionati e dichiarati in buone condizioni di efficienza. Poi Sonnenschein infilò l'elenco nel portadocumenti all'esterno della cabina del comandante e salì a fare rapporto in plancia.

«Tutti i portelli chiusi e inchiavardati, comandante», disse a Leake. «Il rapporto è nel suo portadocumenti.»

«Molto bene», rispose il comandante, senza distogliere lo sguardo dalla superficie del mare a prora. Stava pensando più alle navi tedesche di superficie che ai sommergibili.

Il *Pathfinder* proseguì lungo la sua rotta.

A diciotto metri di profondità, l'unico rumore che proveniva dall'*U-21* era il ronzio dei suoi motori elettrici; sembrava che un esercito di gatti facesse le fusa. A un quarto alle cinque di quel pomeriggio il sommergibile iniziò la manovra di attacco. Hersing girò il berretto con la tesa sulla nuca e si appoggiò all'oculare del periscopio da 50 millimetri. Dopo appena dieci secondi si ritirò.

«Rientra periscopio», ordinò, «vieni per due-nove-zero.»

«Due-nove-zero», confermò il timoniere.

«Se l'inglese mantiene la sua rotta attuale», disse il comandante all'equipaggio in camera di manovra, «dovremmo essere a tiro fra quindici minuti.»

Come una tigre che strisciava verso la sua preda, il sommergibile si avvicinò metodicamente per l'attacco. Hersing alzò ancora il periscopio, rilevò il bersaglio e fece le ultime correzioni di rotta per il lancio. L'esploratore britannico era visibile quasi dritto di prora, a una distanza di nemmeno 900 metri.

Il primo ufficiale Heibert, in piedi nella camera di lancio anteriore, svitò il coperchio del meccanismo di tiro e si tenne pronto a eseguire l'ordine

che sapeva essere ormai imminente.

Il sommergibile e l'esploratore erano a circa 1400 metri di distanza quando Hersing gridò: «Fuori uno! Rientra periscopio!»

Il siluro scattò dalla prua del sommergibile come una lancia scagliata dalla mano di un dio mitico. Hersing attese ansioso il tonfo di una esplosione soffocata e la susseguente onda d'urto. Ignorava, come il tenente Dixon cinquant'anni prima, gli effetti di un'esplosione subacquea. Batteva nervosamente la punta di un piede sul pagliolato freddo d'acciaio.

Trascorsero trenta secondi. Poi un intero minuto. Mancato, pensò Hersing. Era considerato il migliore tiratore della flottiglia nei lanci di addestramento, e non riusciva a credere di avere sbagliato i calcoli. Un minuto e quindici secondi. Troppo, per un lancio di soli 1400 metri.

«Siluro!» gridò la vedetta dalla coffa del *Pathfinder*. «Di quarto a poppa sulla dritta!»

Il comandante Leake reagì immediatamente: «Macchine avanti tutta, timone a destra tutto!»

L'esploratore si inclinò sulla dritta, con il ponte di poppa quasi a filo d'acqua, mentre le grandi eliche facevano spumeggiare il mare con le macchine alla massima velocità per schivare una morte sicura. Con una manovra disperata Leake tentava di far deviare il siluro con il risucchio delle eliche.

Ormai in rotta di collisione, il siluro si fece sotto. Cinquanta metri, trenta, dieci. A Leake in plancia parve che il tempo si fosse fermato. Poi, di colpo riprese a scorrere.

La testata del siluro colpì l'esploratore sotto il primo fumaiolo, spaccando le lamiere d'acciaio e sfondando una delle caldaie. Schegge arroventate perforarono le paratie attorno alla santabarbara e innescarono una colossale esplosione che devastò l'interno della nave.

L'onda d'urto fu molto più grave di quel che Hersing s'immaginasse. Un'immensa massa d'acqua investì lo scafo dell'*U-21* e parecchi marinai persero l'equilibrio e si ferirono cadendo su oggetti di metallo. Le luci si spensero e si riaccesero quando saltarono i contatti delle batterie.

«Alza periscopio.» Hersing si appoggiò sull'oculare e si compiacque per quel che vedeva sulla superficie del mare.

L'esploratore britannico era chiaramente in agonia. Mentre Hersing osservava, un'altra esplosione scosse la nave già devastata, allorché saltò an-

che il deposito munizioni di prua. Rottami della plancia rotearono in aria e ricaddero in acqua come grandine. La nave affondava di prua, con la poppa ormai quasi in verticale, con le eliche ancora in movimento come se volessero artigliarsi al cielo. Hersing osservò la superficie del mare, cercando lance di salvataggio. Ne avvistò una semiallagata, ma non vide superstiti.

Fermo al periscopio, osservò lo spettacolo con crescente attonimento. Un'altra esplosione scosse l'esploratore: era una caldaia che esplodeva al contatto con l'acqua fredda del mare. Hersing fissava come ipnotizzato il *Pathfinder* che scivolava sotto le onde e scompariva come se non fosse mai esistito.

«Rientra periscopio», mormorò sgomento. «Vieni per rotta zero-tre-zero.»

Filando silenziosamente sott'acqua, l'*U-21* si allontanò dalla sua prima vittima e ripartì in cerca della prossima.

Soltanto un pugno di uomini ebbe la possibilità di abbandonare il *Pathfinder*. Nessuno ebbe il tempo di mettere a mare le lance, la maggior parte delle quali era andata distrutta prima dell'affondamento. Nessuno ebbe il tempo di correre all'aperto dalle profondità dello scafo. «Chi non era in coperta quando il siluro colpì, era morto», ricordò il tenente Sonnenschein. Aveva svuotato di tutti i salvagente il cassone della plancia prima di saltare in acqua. Li aveva legati attorno a un gruppo di uomini che si dibattevano fra i rottami galleggianti. E si sentì mancare nel vedere quanto fossero pochi.

Il capitano di vascello Leake, per quanto gravemente ferito, era vivo. Quando l'esploratore sbandò sotto la prima esplosione, era stato scaraventato fuori della plancia attraverso la porta aperta, pochi secondi prima che l'esplosione della santabarbara annientasse la struttura. Il primo chirurgo di bordo era anche lui ferito, ma cosciente. Stava fumando una sigaretta in coperta.

«Dico», mormorò stringendo i denti per il dolore, «c'è qualcuno che mi può aiutare a tenermi a galla? Credo di avere entrambe le braccia spezzate.»

«Medico, cura te stesso», disse Sonnenschein con un sorriso tirato. Raggiunse a nuoto il primo chirurgo e lo legò a un'asse che fino a poco prima faceva parte di una lancia a motore. Poi il tenente lo trascinò verso l'unica lancia e le due zattere che in qualche modo erano rimaste intatte.

L'acqua del mare del Nord sembrava freddissima a quegli uomini che

tentavano di sopravvivere. Annaspavano o si aggrappavano ai rottami per restare a galla, sforzandosi di raggiungere la lancia e le zattere, per poi aspettare i soccorsi che sicuramente sarebbero arrivati troppo tardi. Sapevano che la morte per freddo era solo questione di tempo, e cominciarono a perdere fiducia e a parlare di morte.

Sonnenschein non li voleva sentire; «Maledetti voi!» gridò. «Non lasciatevi andare. I soccorsi stanno arrivando.»

Un marinaio sputò una boccata d'acqua di mare. «Tutto inutile, tenente, non credo che il marconista abbia lanciato l'SOS.»

«Tenga riuniti gli uomini», disse debolmente Leake al tenente, «non li lasci andare alla deriva.»

Sonnenschein cominciò a recitare la poesia *Se...* di Rudyard Kipling: «Se riesci a conservare il controllo quando tutti intorno a te lo perdono e te ne fanno una colpa...»

Lentamente, uno alla volta, i superstiti cominciarono a riprendersi mentre Sonnenschein faceva loro ripetere in coro più e più volte la poesia.

Il *Pathfinder* era sprofondato in quattro minuti, trascinando con sé la maggior parte dell'equipaggio. I fortunati rimasti in acqua furono tratti in salvo poco dopo l'affondamento. L'esplosione era stata avvistata da terra e segnalata. Un cacciatorpediniere britannico che si trovava nelle vicinanze fu dirottato quasi immediatamente e poco dopo ripescò i superstiti.

Di un equipaggio di quasi 350 uomini soltanto 11 si salvarono. Fu la seconda nave da guerra affondata da un sommergibile, e la prima di una lunga serie di vittime degli U-Boot tedeschi, ma le sue perdite furono molto più numerose di quelle dell'*Housatonic*.

Otto Hersing e il suo *U-21* entrarono nella storia come il primo sommergibile che riuscì ad affondare una nave da guerra nemica *e a salvarsi*. Continuarono il loro cammino verso una maggior gloria e altri primati.

Quando venne rifornito da una petroliera al largo della costa spagnola, l'*U-21* diventò il primo sommergibile a effettuare il rifornimento in mare, e fu anche il primo battello subacqueo che entrò nel Mediterraneo, dove colò a picco due corazzate davanti a Gallipoli. Nel suo bottino rientrarono inoltre più di trenta mercantili affondati.

Ci furono altri comandanti di sommergibili che affondarono più navi di Hersing, ma nessuno raggiunse mai il suo tonnellaggio. Lui attaccava le navi da guerra, spesso trascurando parecchi mercantili per poter usare la sua scarsa riserva di siluri contro un caccia o un incrociatore.

Dei primi cento sommergibili tedeschi, soltanto un pugno sopravvisse alla guerra. L'*U-21* fu uno di questi. Dopo l'armistizio, il 20 novembre 1918, Hersing ricevette l'ordine di consegnare il suo battello alla marina britannica ad Harwich, dove sarebbe stato posto sotto sequestro e quindi demolito. Durante il trasferimento da Kiel segnalò alla sua scorta inglese di avere una falla a bordo. Troppo tardi per evitare l'autoaffondamento: i marinai inglesi riuscirono soltanto a tirare in salvo i naufraghi.

Spavaldo fino all'ultimo, Otto Hersing aveva autoaffondato il suo amato *U-21* nel mare del Nord anziché consegnarlo al nemico.

Parecchi anni dopo la guerra, il famoso esploratore e corrispondente Lowell Thomas andò a far visita a Hersing nel suo villaggio a soli cinquanta chilometri dalla costa del mare del Nord. Il leggendario comandante di sommergibili faceva ora il gentiluomo di campagna, in una villetta circondata da alberi da frutta e giardini. Dopo essere stato recuperato dal mare del Nord e rimandato in Germania, gli inglesi misero, in ritardo, una taglia sulla sua testa, ma l'ufficiale riuscì a eludere l'arresto fino a quando l'odio degli ex nemici fu sopito.

Quando Thomas chiese al famoso flagello del naviglio alleato che cosa facesse per tenersi occupato, Hersing rispose: «Coltivo buone patate».

II
A picco in diciotto minuti
7 maggio 1915

Come uno spettro vagante, l'*U-20* apparve dalla nebbia nel mare d'Irlanda e scivolò accanto a un brigantino a vele quadre prima di essere avvistato. «Cannonieri al pezzo», ordinò a bassa voce il tenente di vascello Walter Schwieger.

Sotto il suo aspetto da buon ragazzo, capelli biondi e pelle chiara, l'ufficiale aveva un che di spietato. Mandare a picco una nave con civili a bordo non gli turbava affatto il sonno. Nel corso di una precedente missione si era avvicinato a una nave ospedale ben contrassegnata e le aveva scoccato un siluro. Per fortuna l'aveva mancata, altrimenti la sua futura reputazione di uomo malvagio e crudele sarebbe stata ulteriormente accresciuta.

I serventi infilarono rapidamente una granata da 50 mm nella culatta del pezzo e lo puntarono contro il brigantino. Schwieger afferrò un megafono e chiese nella nebbia che stagnava sull'acqua: «Che nave siete?» Aveva notato che in vetta a una drizza sventolava la Croce di San Giorgio britan-

nica.

«*Earl of Latham*», rispose sorpreso il comandante, osservando esterrefatto il minaccioso sommergibile.

«Preparatevi a essere abbordati», gli intimò Schwieger.

I cinque uomini d'equipaggio del brigantino si radunarono in coperta mentre il battellino pneumatico del sommergibile accostava e il primo ufficiale Raimund Weisbach saliva a bordo. «Dov'è il suo manifesto di carico?» chiese il tedesco al comandante.

Questi scese in silenzio sotto coperta e tornò con in mano un foglio, sul quale era elencato il carico della nave. «Per lo più patate e bacon, in rotta da Limerick a Liverpool. Niente di preoccupante per lei, come vede.»

«Cibo per le vostre truppe», ribatté l'astuto Weisbach. «Scendete nelle lance. Dobbiamo affondare questa nave.»

Mentre l'equipaggio del brigantino calava le lance e si allontanava a remi verso la costa, distante meno di tre miglia, Weisbach tornò al sommergibile e riferì a Schwieger: «Patate e bacon. Dato che abbiamo ancora molte patate, suggerirei di fare provvista di bacon».

Schwieger sorrise: «Si serva pure, signor Weisbach, ma faccia presto. Non possiamo rischiare di farci sorprendere da una nave da guerra inglese».

«Dobbiamo affondarla o la incendiamo?»

«Credo che faremo prima con le granate e il pezzo di coperta. Non vale certo un siluro.»

Dopo aver imbarcato e stivato una ventina di chili di bacon, l'equipaggio del sommergibile lanciò alcune bombe a mano nei boccaporti del brigantino. Poi tre cannonate del pezzo di coperta aprirono tre falle sotto la linea di galleggiamento. L'equipaggio del brigantino, voltandosi, osservò con tristezza la nave sbandare, rovesciarsi con le vele penzoloni e quindi sparire sotto le acque.

Due ore dopo l'*U-20* avvistò un piroscafo, gli lanciò un siluro e lo mancò. Il piroscafo proseguì, con l'equipaggio beatamente ignaro di quanto fosse stato vicino a saltare in aria. Poi Schwieger notò che batteva bandiera neutrale norvegese e rinunciò all'attacco.

Fino a quel momento la missione dell'*U-20* era stata insoddisfacente. Avevano bisogno di un bersaglio vero, qualcosa che valesse la pena di essere silurato. In seguito Schwieger ebbe fortuna. In rapida successione colò a picco la nave passeggeri *Candidate* e il mercantile *Centurion.* Miracolosamente, tutti i passeggeri e gli equipaggi delle due navi furono tratti in

salvo.

A Schwieger era rimasto un ultimo siluro e decise di restare fuori per un altro giorno, nella speranza di aumentare il bottino prima di invertire la rotta e rientrare alla sua base in Germania per rifornirsi e per i raddobbi necessari.

C'era una fitta nebbia sul mare mentre il *Lusitania*, proveniente da New York, si avvicinava alla scoscesa costa meridionale dell'Irlanda. Il comandante William Thomas Turner passeggiava in plancia scrutando nella fitta foschia e tendendo l'orecchio verso un'eco della sua sirena da nebbia che potesse segnalare la presenza di un'altra nave. Visti dai finestrini di plancia, i marinai sul castello di prua apparivano e scomparivano come fantasmi mentre continuavano il loro lavoro.

Senza mai allontanarsi più di qualche passo dal timoniere, Turner era pronto a gridare «Indietro tutta» se dalla cortina grigia della nebbia fosse comparsa un'altra nave. La scrutava come se volesse vedere cosa c'era dall'altra parte.

«Tenete gli occhi aperti per evitare collisioni», disse Turner agli ufficiali che guardavano dai finestrini della plancia. «Non siamo l'unica nave nel mare d'Irlanda.»

«Meglio un'altra nave che un sommergibile tedesco», mormorò sottovoce il giovane terzo ufficiale Albert Bestic.

Turner lo sentì e ribatté in tono caustico: «Nessun sommergibile ci può individuare in questa zuppa, signor Bestic. Qualsiasi cieco potrebbe spiegarglielo».

«Chiedo scusa, comandante, stavo solo pensando ad alta voce alle notizie di siluramenti tedeschi.»

«Tutte queste chiacchiere su sommergibili e siluramenti», ringhiò Turner, «non ho mai sentito che un sommergibile possa fare ventisette nodi.»

Bestie non aveva alcuna intenzione di continuare la discussione con il comandante del transatlantico. Era una vertenza che non poteva vincere, soprattutto se voleva un buon rapporto sulle sue note caratteristiche con la Cunard Lines. Ma non era un segreto fra l'equipaggio che, a causa della carenza di fuochisti, molti dei quali erano stati arruolati dalla Royal Navy per tutta la durata della guerra, e per l'alto prezzo del carbone causato dalla scarsa disponibilità, il *Lusitania* filava a meno di due terzi della sua velocità normale. Con sei caldaie spente su venticinque, il transatlantico faceva appena diciotto nodi. In una buona giornata, con tutte le caldaie bene acce-

se, le sue macchine avrebbero potuto sviluppare settantamila cavalli, e con le sue quattro grandi eliche di bronzo avrebbe potuto spingersi a trenta nodi, quanto bastava per battere in velocità qualsiasi siluro.

Un marinaio si avvicinò a Turner e gli tese un foglietto della sala radio che diceva: «Seguire la rotta al centro del canale. Sommergibili al largo di Fastnet». Lo scoglio di Fastnet, al largo della punta meridionale dell'lrlanda, era un punto di riferimento importante per i marinai. Quel messaggio era stato ripetuto per tutta la notte.

Turner non sembrò impressionato. Si cacciò il foglietto nella tasca della giacca e non disse parola. Will Turner era un vecchio e duro lupo di mare. Aveva cominciato come mozzo sui velieri e nel corso di trentasette anni era diventato comandante delle più grandi e prestigiose navi della Cunard Lines. Strano personaggio, come ricordò di lui un ufficiale: a Turner non piaceva mai mescolarsi ai passeggeri. «Sono una banda di scimmie stupide», li aveva definiti. Aveva fatto naufragio, una volta, ed era stato nominato capitano di fregata nella Royal Navy da re Giorgio in persona.

I messaggi radio continuarono ad arrivare furiosamente per tutta la mattinata. «Ammiragliato raccomanda navigazione zig zag vicinanze zona pericolo», seguito da: «Sommergibile attivo zona meridionale canale d'Irlanda...» E ancora un avvertimento: «Sommergibile cinque miglia sud capo Clear diretto ovest quando avvistato ore dieci».

Accartocciato il foglietto, Turner gettò quell'ultimo messaggio in un cestino. «Maledetta direzione», grugnì. «Se mi lasciassero accendere tutte le caldaie potremmo tranquillamente battere in velocità quei dannati sommergibili e i loro siluri.»

Rimane ancora oggi un mistero perché mai Turner, esperto uomo di mare e fidato comandante da quasi quarant'anni per la Cunard, abbia ignorato quegli avvisi e non abbia seguito le loro istruzioni. Sembrava proprio che stesse cercando di mettere il *Lusitania* sulla rotta di Walter Schwieger e del suo *U-20,* gemello dell'*U-21* di Otto Hersing.

Meno di un'ora dopo i due uomini e le loro unità si sarebbero incontrati in modo inaspettato per entrambi.

In uno dei lussuosi saloni di prima classe del transatlantico, il famoso produttore teatrale Charles Frohman se ne stava allungato su una poltrona tutta decorata a fiori. Indossava un pigiama di seta e una veste da camera, e smise di leggere il manoscritto di un compositore di spettacoli musicali per pulirsi gli occhiali con un fazzoletto.

«Come lo trova?» gli chiese il suo cameriere personale, William Stainton.

«Con i numeri musicali giusti, avrebbe delle possibilità.»

A differenza della maggior parte dei camerieri, a Stainton piaceva la compagnia del suo padrone. Nel corso degli anni trascorsi al suo servizio, i due erano diventati amici. Frohman lo trattava più come un assistente e Stainton, invece di parlare soltanto quando glielo chiedevano, non esitava a fare domande al suo datore di lavoro per capire cosa gli occorresse.

«Intende fare colazione nel salone da pranzo oppure vuole che le faccia portare qualcosa nella suite?» chiese Stainton.

«Farò colazione con amici nel salone», rispose Frohman, cominciando a indossare l'abito blu stirato di fresco che Stainton gli aveva deposto sul letto.

Stainton prelevò parecchie pillole da un vassoio d'argento e le depose accanto a un bicchiere di succo di pomodoro. Il produttore soffriva di artrite alle articolazioni delle gambe. «Ho fatto preparare alcune pillole dal medico di bordo che dovrebbero farle passare i dolori alle ginocchia.»

«Si vede proprio tanto, William?» chiese Frohman mentre mandava giù le pillole.

«Non ho potuto fare a meno di notare come zoppicava quando si è alzato per andare in bagno», disse preoccupato Stainton mentre porgeva un bastone a Frohman.

«Puoi restare qui, se vuoi.»

«Se per lei va bene, signore», disse Stainton aprendo la porta che dava in coperta, «vorrei accompagnarla in sala da pranzo e controllare che sia seduto bene.»

«Come vuoi tu», rispose Frohman sorridendo mentre si avviava lungo il corridoio prima di uscire nella fitta foschia, battendo leggermente con il bastone sulla coperta di teck tirato a lucido.

Alfred Vanderbilt, il ricco uomo di mondo, entrò in sala da pranzo e si diresse al tavolo accanto alla finestra che aveva chiesto al commissario. Indossava un abito nero a righine con una cravatta a farfalla blu a pallini, e un berretto di tweed alla moda. Non aveva in tasca né denaro né documenti. Era talmente noto e talmente ricco che bastava il suo nome per spalancargli le porte e fargli trovare il tappeto rosso.

L'unico oggetto che Vanderbilt portava addosso era un orologio da tasca, un'abitudine condivisa dalla maggior parte dei passeggeri, comprese le

donne, che in genere portavano modelli più piccoli appesi al collo. Aprì il cipollone d'oro massiccio tutto decorato e ne osservò il quadrante. Le ore erano in numeri romani e le lancette segnavano le 12.42.

Il suo valletto, Ronald Deyner, tirò indietro la sedia, fece accomodare Vanderbilt e poi rimase in disparte. «Per favore, vedi se sono arrivati messaggi radio per me», chiese a Deyner, poi si voltò e salutò con un cortese «Buon giorno» un cameriere che gli presentava il menù della seconda colazione. Alzò una mano e rifiutò il menù. «Prenderò quello che mi consiglia il vostro capo cuoco.»

Charles Frohman si avvicinò al tavolo e si fermò: «Buon pomeriggio, Alfred».

Vanderbilt notò che il produttore zoppicava: «Ti sei fatto male a una gamba, Charles?»

«Artrite», disse rassegnato Frohman, stringendosi nelle spalle. «Le articolazioni mi fanno morire.»

«Hai provato i bagni di zolfo?»

«E praticamente tutti gli altri bagni chimici conosciuti.»

«Vai in continente per affari o per divertimento?» chiese Vanderbilt.

Frohman sorrise: «I miei affari *sono* divertimento. Sto cercando quello che le riviste di Londra possono offrire. Sempre in cerca di buon materiale e di talenti, come saprai».

«Ti auguro buona fortuna.»

«E tu, Alfred? Che piani hai?»

«Devo esaminare a Londra alcuni cavalli per i miei allevamenti», rispose Vanderbilt.

«Ti auguro un viaggio piacevole. Quando torni, per favore, fammi chiamare dalla tua segretaria e ti manderò i biglietti per la mia prossima produzione.»

«Lo farò certamente, grazie.»

Frohman fece un cortese cenno di saluto e si avviò al suo tavolo d'angolo, dal quale poteva osservare gli altri ospiti, molti dei quali erano celebrità dell'epoca. C'erano Elbert Hubbard, l'eccentrico editore e autore di *A Message to Garcia*, l'acclamato autore di teatro e ora romanziere Justus Forman, la famosa suffragetta Lady Margaret Mackworth e il noto architetto e veggente Theodate Pope.

Frohman e Stainton sorrisero nel vedere i sei bambini dei Crompton di Filadelfia. Facevano baccano e ignoravano del tutto la loro disperata bambinaia, che cercava invano di farli stare seduti tranquilli a tavola. Paul

Crompton e sua moglie la prendevano con filosofia e di rado li sgridavano.

Frohman e la maggior parte delle persone sedute attorno a lui in sala da pranzo non sapevano che quello sarebbe stato il loro ultimo pasto.

Come se sbucasse da un bagno turco, la prua del *Lusitania* usci in pieno sole. Il comandante Turner alzò gli occhi dal libro di bordo quando la sirena automatica da nebbia smise di emettere il suo monotono lamento. Voltandosi verso poppa vide le grandi ciminiere, il cui colore rosso della Cunard era stato coperto da una mano di nero per la guerra, sfilarsi dalla nebbia come mani dai guanti.

Terminata la colazione i passeggeri uscirono all'aperto, alcuni per stendersi sulle sdraio, altri per passeggiare sulla coperta ancora umida per la nebbia. Ci fu una crescente agitazione quando avvistarono in distanza la costa scoscesa dell'Irlanda. Confuso in merito alla sua esatta posizione a causa della fitta nebbia, Turner si stupì di essere tanto vicino alla costa. Avrebbe dovuto trovarsi al centro del canale, almeno 40 miglia più al largo.

Il presidente della Cunard, Alfred Booth, si era rivolto personalmente all'ammiragliato per far avvertire il transatlantico della perdita del *Candidate* e del *Centurion* soltanto poche ore prima. Ma per qualche strano motivo il messaggio fu meno drammatico e Turner, come aveva fatto con gli altri, si limitò a ignorarlo.

Il *Lusitania* proseguì, senza sospetti sul suo destino.

Schwieger non aveva in mente una rotta particolare. L'*U-20* incrociava senza meta in superficie; il suo comandante non riusciva ad avvistare una vittima nella nebbia e attendeva con pazienza una schiarita nella speranza di cogliere un'occasione. Non dovette aspettare a lungo.

All'improvviso le vedette si trovarono sotto il sole, con un cielo azzurro. La corsa alla cieca durante l'ultima ora aveva portato il sommergibile più vicino alla terra. Schwieger, in camera di manovra, ebbe un soprassalto quando udì il grido del primo ufficiale Weisbach di quarto in torretta: «Nave a sinistra».

Il comandante corse in torretta e scrutò con il binocolo: era una nave grande, sfoggiava ben quattro fumaioli e stava camminando veloce. Calcolò che fosse distante una decina di miglia. Si rivolse a Weisbach con un sospiro: «Mi sembra troppo lontana e troppo veloce per noi. Non riusciremo mai a raggiungerla».

«Non tentiamo neppure un attacco?» chiese Weisbach.

«Non ho detto che non lo tenteremo», ribatté Schwieger. «Prepararsi per l'immersione.»

La campanella d'immersione squillò col suo tono acuto mentre l'equipaggio cominciava a far girare i volanti delle valvole di allagamento delle casse di zavorra e il battello si infilò sott'acqua. L'ufficiale addetto, che seguiva con occhio esperto la lancetta dell'indicatore di profondità d'ottone, attese fino a raggiungere quota periscopio prima di rimettere il sommergibile in assetto.

«Vieni per rotta zero-sette-zero», ordinò il comandante a bassa voce.

«Quota periscopio», riferì l'ufficiale addetto.

Osservando al periscopio, Schwieger vide che la situazione era senza speranza. Non c'era modo di manovrare il battello in posizione prima che la grande nave gli mostrasse la poppa. Alla loro velocità massima di nove nodi in immersione, sarebbe stato del tutto futile pensare di poter raggiungere un veloce transatlantico di linea passeggeri. Fece osservare a Weisbach al periscopio la nave lontana.

«Almeno 25.000 tonnellate», riferì, «probabilmente un transatlantico armato usato come trasporto truppe.»

«Riesce a identificarlo?» chiese Schwieger.

Weisbach cominciò a sfogliare un annuario marittimo. «Parecchi transatlantici inglesi hanno quattro fumaioli», rispose. «A giudicare dalle sovrastrutture, appartiene alla Cunard. Potrebbe essere l'*Aquitania*, il *Mauritania* oppure il *Lusitania.* Troppe maniche a vento in coperta per le prime due. Secondo me è il *Lusitania*.»

«Peccato», sospirò Schwieger, deluso. «Avrebbe potuto essere un bel bersaglio.»

Poi, come se fosse stato guidato dal demonio, il transatlantico fece un'accostata a dritta.

«Lo teniamo!» gridò all'improvviso Schwieger. «Ha accostato e viene dritto verso di noi.»

Turner riconobbe un faro appollaiato in vetta a un'alta rupe sporgente sul mare e sapeva di essere al largo dell'Old Head of Kinsale. Fece un cenno al primo ufficiale. «Faccia un'accostata a dritta e prenda la rotta per Queenstown.»

Il *Lusitania* si trovava a meno di 25 miglia da un porto sicuro, ma ora ne distava soltanto 10 dall'*U-20* e gli stava andando direttamente incontro.

Nessun ragno ebbe mai una vittima più pronta a collaborare. La rete era tesa e pronta.

Schwieger non riusciva a credere alla sua fortuna. Se il grande transatlantico avesse mantenuto la sua nuova rotta si sarebbe messo nella posizione ideale per un lancio al centro.

Nelle vite di molti uomini alcuni momenti sono scolpiti nel tempo. Movimento e pensiero sembrano fondersi e l'avvenimento prende una propria vita. Schwieger osservò attonito la nave ingrandirsi nell'oculare del periscopio fino a restare inquadrata come una cartolina postale.

La tensione all'interno del sommergibile divenne soffocante. Ormai l'intero equipaggio sapeva che si stava dando la caccia a un gigantesco transatlantico. E le emozioni che la cosa suscitava erano di vario genere.

«Siluro pronto», ordinò Schwieger.

Charles Voegele, il quartiermastro dell'*U-20,* rimase immobile, come in trance. In un momento che va oltre la disciplina e che tocca l'animo umano, non era in grado di trasmettere l'ordine alla camera di lancio a prua.

«Siluro pronto», ripeté secco Schwieger.

Voegele rimase immobile. «Mi perdoni, comandante, ma non riesco a convincermi di distruggere una nave con donne e bambini innocenti a bordo. Questo è un atto di barbarie.»

Ignorare l'ordine di un comandante in mare in tempo di guerra era alto tradimento. Voegele venne in seguito condannato e incarcerato per essersi rifiutato di prendere parte alla tragedia.

L'ordine fu trasmesso da un marinaio semplice. In camera di lancio fu eseguito, e la risposta fu immediata: «Siluro pronto».

L'atmosfera, nei pochi secondi che seguirono, parve addensarsi come nebbia. Schwieger era calmo e rilassato. Era, inoltre, l'unico a bordo a essere pessimista. Dubitava di riuscire ad affondare una nave delle dimensioni del *Lusitania* con l'unico siluro rimastogli. Già svariate volte i siluri tedeschi si erano dimostrati inadatti, colpendo il bersaglio senza esplodere. E molto spesso, quando esplodevano, i danni che causavano non erano sufficienti a far affondare i bersagli. Aveva già scritto nel suo libro di bordo che a suo avviso i siluri non potevano affondare una nave se questa aveva i portelli delle paratie stagne chiusi.

Alle 3.05 diede l'ordine che avrebbe mandato a morte milleduecento persone, fra uomini, donne e bambini. «Siluro fuori.»

Con un forte sibilo di aria compressa il siluro scattò fuori del tubo. A-

zionato da un piccolo motore a quattro cilindri che faceva girare due eliche controrotanti, filò sott'acqua a ventidue nodi, alla profondità prevista di tre metri. Pur avendo sottovalutato la velocità della nave, Schwieger osservò con grande soddisfazione che la scia del siluro filava diritta verso la massiccia murata di destra del transatlantico impotente.

Fu un lancio da manuale, da soli seicento metri. A Schwieger parve che il *Lusitania* andasse dritto incontro al colpo. Il siluro centrò il grande transatlantico subito dietro l'albero di prora, schiantando le lamiere dello scafo e provocando una falla grande quanto il portone di un fienile. I danni erano seri ma non fatali. Mentre si aspettava che la nave continuasse la sua corsa come se fosse stata appena punta, Schwieger rimase esterrefatto da quel che vide nei pochi secondi che seguirono.

La prima esplosione fu seguita da un'altra ancora più forte che fece immediatamente sbandare l'intera prua, e la nave si inclinò su un fianco quasi subito di una quindicina di gradi. Migliaia di tonnellate d'acqua si riversarono in quella che era ormai divenuta una gigantesca cavità. In seguito ci furono controversie: chi sostenne che la nave era stata colpita da due siluri, chi pensò a un'esplosione per simpatia della polvere di carbone nei carbonili vuoti, chi alla detonazione delle 1248 cassette di granate da 75 mm trasportate clandestinamente nella stiva di prua.

Un enigma che continua ancora oggi.

Turner si irrigidì sentendo il temuto urlo: «Siluro sul lato di dritta!» Si gettò sull'ala di plancia di quel lato proprio mentre l'esplosione squassava la nave. «Chiudere le porte stagne!» ruggì mentre il rombo dell'esplosione si allontanava. Ma alla catastrofe seguì la rovina. Una seconda tonante esplosione, molto più forte e completamente diversa dalla prima, gli fece tremare la coperta sotto i piedi. Lo sbandamento fu così rapido che riuscì appena ad aggrapparsi a un corrimano per non cadere in mare.

Nel profondo dell'animo suo William Turner sapeva che la sorte della sua nave era segnata.

Nel giro di pochi secondi, la tranquilla scena sotto un cielo di pace e il mare calmo si trasformò in un parapiglia pauroso. Non ci fu panico, ma tutti si davano da fare in modo concitato attorno alle lance di salvataggio. I passeggeri cercavano disperatamente i loro cari, oppure vagavano smarriti sui ponti. Il caos divenne ancora peggiore quando il transatlantico, che navigava ancora, cominciò a inclinarsi sulla dritta affondando di prua. Turner telegrafò in sala macchine «Indietro tutta» per ridurre l'abbrivo, ma pro-

blemi alle turbine (si era spaccata una delle condotte principali del vapore) impedirono l'esecuzione dell'ordine. Il timoniere fece girare la ruota per virare, ma il timone non rispose. Il transatlantico continuò a proseguire con una velocità appena sufficiente a fare allagare le lance che venivano calate nell'acqua in movimento.

Soltanto sei delle quarantotto lance di bordo riuscirono ad allontanarsi intatte. La maggior parte rimasero gravemente danneggiate o finirono distrutte quando scivolarono verso la prua, urtandosi le une contro le altre e schiacciando i passeggeri che incontravano.

Molti macchinisti e fuochisti in sala macchine rimasero uccisi sul colpo oppure furono travolti dai torrenti d'acqua che precipitavano dai boccaporti rimasti aperti. In sala radio il secondo telegrafista David McCormick trasmise: «Venite subito. Forte sbandamento. Dieci miglia dall'Old Head of Kinsale». Il messaggio fu ricevuto e tutto ciò che poteva stare a galla accorse.

Alfred Vanderbilt rimase impassibile. Non era nella sua natura mostrare emozioni. Oltre a fermare un bambino che correva, per assicurargli a dovere il giubbotto salvagente, attese stoicamente la morte come un gran signore.

Hanno raccontato che Charles Frohman abbia citato *Peter Pan* ai passeggeri atterriti: «Perché temere la morte? E l'avventura più bella della vita». Immobilizzato dall'artrite, attese finché l'acqua invase la coperta. Poi fece semplicemente un passo oltre la murata, seguito dal suo fedele valletto Stainton, e annegarono insieme.

Una ricompensa di mille sterline fu offerta a chiunque avesse ritrovato la salma di Alfred Vanderbilt. Ma non furono ritrovate né la sua né quella di Frohman.

Dei Crompton, compresi i sei figlioletti e la bambinaia, non si seppe più nulla.

Turner era solo in plancia: fissava la coperta della nave che si sollevava sopra di lui. Rimase là, aggrappato a un corrimano mentre il *Lusitania* affondava di prua, finché non andò a urtare contro uno sperone di roccia a 90 metri di profondità. Girandosi su se stesso, come trascinato da una mano invisibile, il grande transatlantico della Cunard scivolò lentamente sotto le acque. Spazzato via da un'ondata provocata dalla turbolenza subacquea, Turner trovò una sedia di legno e se ne servì come appoggio finché un pe-

schereccio non lo raccolse dal mare d'Irlanda.

Il *Lusitania* era scomparso. La sua agonia era durata soltanto diciotto minuti. Quando fu fatto il conteggio, si scopri che delle 1958 persone, fra passeggeri ed equipaggio, partite da New York, 1198 mancavano all'appello. Dopo la perdita del *Titanic*, che aveva causato 1500 vittime nel 1912, e dell'*Empress of Ireland* con 1000 morti nel 1914, la fine del *Lusitania* fu particolarmente sconcertante. A ripensarci, sembra incredibile che nel breve volgere di tre anni siano avvenute tante tragedie del mare con un numero così elevato di morti.

Avrebbero dovuto passare altri trent'anni prima che quel triste primato fosse superato durante la seconda guerra mondiale, quando sommergibili russi affondarono i transatlantici tedeschi *Wilhelm Gustloff*, *General Steuben* e *Goya*, stipati di profughi che abbandonavano le loro case di fronte all'avanzata dell'Armata Rossa. Complessivamente, i morti dei tre transatlantici silurati furono 18.000.

Stupefatto e incredulo che un solo siluro avesse provocato la scomparsa di uno dei più grandi transatlantici del mondo in soli diciotto minuti, Schwieger abbassò il periscopio e ordinò al primo ufficiale Weisbach di fare rotta per la Germania.

Decorato con la Croce di Ferro per le sue imprese nel mare d'Irlanda, Schwieger affondò parecchie altre navi l'anno seguente, poi la sua fortuna cominciò a offuscarsi. La fine dell'*U-20* arrivò nell'ottobre del 1916. A causa di un guasto alla bussola, il sommergibile si arenò su un banco di sabbia davanti alla penisola danese dello Jutland. Il comandante trasmise immediatamente una richiesta di soccorso alla base navale tedesca più vicina. Rispose un'intera flotta di torpediniere e di caccia. I tedeschi ritenevano, e con ragione, che se la Royal Navy avesse intercettato l'SOS, avrebbe inviato tutte le navi in un raggio di cento miglia per distruggere il sommergibile che aveva affondato il *Lusitania.* E, se ci fosse riuscita, l'avrebbe considerata una grande vittoria navale.

Furono assicurati due cavi di rimorchio e gli sforzi per disincagliare il sommergibile cominciarono appena la marea fu a favore. Ma quel giorno per Schwieger e il suo battello niente andò bene. La sabbia del banco, a nemmeno cento metri dalla spiaggia, stringeva lo scafo con troppa tenacia. Gomene e catene si spaccarono parecchie volte sotto lo sforzo. A ogni ondata l'*U-20* sprofondava sempre più. Schwieger comprese che non c'erano più speranze e ordinò di sistemare cariche esplosive nella sentina.

L'equipaggio sbarcò, portandosi dietro tutti i documenti e gli effetti personali. Le esplosioni ebbero poco successo, tranne aprire alcune vie d'acqua nel fondo dello scafo. Schwieger abbandonò il suo sommergibile con il cuore gonfio di tristezza, senza un solo pensiero alle vittime e alle distruzioni che avevano causato insieme.

Destinato al comando dell'*U-88*, uno dei nuovi grossi sommergibili ultimo modello, Schwieger si portò dietro la maggior parte del suo vecchio equipaggio. Continuò per un altro anno a tormentare il traffico marittimo britannico. Poi, il 17 settembre 1917, incappò in una mina inglese e colò a picco con tutto l'equipaggio. Walter Schwieger aveva sfidato la sorte una volta di troppo.

L'*U-20* rimase abbandonato ad arrugginire nelle sabbie dello Jutland fino al 1925. Poi, per qualche imprecisato motivo, l'ammiragliato danese decise di distruggere l'infame sommergibile collocando cariche di dinamite tutto attorno al relitto. Fu impiegata quasi una tonnellata di esplosivo, con il risultato di far saltare la coperta e la torretta. Una grandine di rottami metallici si sparpagliò in una vasta zona. Uno degli addetti alla posa delle cariche si addormentò nella sala macchine e non si accorsero della sua mancanza fino a dopo l'esplosione. Incredibilmente, l'uomo uscì barcollando dal rottame e tornò a nuoto alla spiaggia con pochi graffi e qualche ammaccatura.

Nel corso della sua breve esistenza, l'*U-20* aveva affondato più di venti navi e provocato la morte di quasi 1500 persone, fra uomini, donne e bambini. Il ricordo delle sue perfide azioni è inciso sulle tombe delle sue vittime. Ricordato per sempre assieme al *Lusitania*, venne ricoperto lentamente dalla sabbia e la sua tomba finì per essere dimenticata.

I sommergibili tedeschi affondarono nel corso della prima guerra mondiale il numero incredibile di 4838 navi, 2009 più dei loro successori della seconda guerra, che vide l'affondamento di 4,5 milioni di tonnellate di naviglio, contro gli 11 milioni della prima guerra mondiale.

Gli orrori della prossima guerra non saranno dovuti alle navi affondate dai siluri dei sommergibili, ma ai missili contenuti nei silo di lancio dei loro scafi, che annienteranno intere città e nazioni.

III
Preferirei essere alle Hawaii
Giugno 1984

Ci sono posti peggiori del mare del Nord, ma non riesco a pensare ad alcuno di essi quando mi trovo su un'imbarcazione di diciannove metri che balla su onde di quattro metri e mezzo. Era il mio terzo viaggio in quelle acque malvagie e, essendo un po' ritardato mentalmente, non vedevo l'ora di farlo. Le mie due prime spedizioni erano state altrettanti insuccessi nella ricerca della *Bonhomme Richard* di John Paul Jones.

Ora i miei obiettivi erano ancora più ambiziosi. La spedizione, della durata di sei settimane, era divisa in due fasi. Le prime tre settimane dovevano servire per ritrovare il *Pathfmder*, l'*U-20* e l'*U-21*, oltre a parecchi incrociatori da battaglia affondati durante la grande battaglia navale dello Jutland fra tedeschi e inglesi. La seconda fase, per le restanti tre settimane, era destinata al ritrovamento del trasporto truppe *Léopoldville* della seconda guerra mondiale e del famoso corsaro sudista *Alabama*, affondato dopo una furiosa battaglia con la fregata nordista *Kearsarge* davanti a Cherbourg. Complessivamente, le navi perdute da cercare erano una trentina.

Chiunque abbia coniato l'espressione «un boccone troppo grosso da inghiottire» doveva avere me in mente. In pratica era ancor più difficile che cercare di colpire dieci uccelli con una sola sassata. Quando si è in ballo, bisogna ballare. Dacci dentro alla disperata, pensa in grande, tutto e subito. Se i motti originali valessero un nichelino e i cliché un dollaro, io cercherei sempre il piatto ricco.

Il mio più saggio contributo fu di ammettere che delle sei settimane preventivate ne avremmo perse due per il maltempo, problemi con la barca o con i nostri strumenti di rilevamento. Non è possibile criticare l'ignoto a cose fatte, ma puoi sempre concederti un po' di spazio di manovra. Quando fai piani per un progetto, cerca sempre, dico sempre, di calcolare il tempo che perderai. Se non lo fai, vedrai che delusione.

Ci vollero quasi due anni di ricerche preparatorie. Ci fu una fitta corrispondenza fra me, Bob Fleming e gli archivi delle marine britannica e tedesca. Una massa notevole di notizie e informazioni ci venne dai pescatori inglesi, scozzesi, tedeschi, olandesi e danesi, che conoscevano quei mari come la coperta dei loro pescherecci. Fu raccolta, studiata e contrassegnata una pila di carte nautiche. Per l'*Alabama* esaminammo i documenti francesi sulla famosa battaglia. Rimasi seduto per mezz'ora di fronte al quadro di Renoir *L'affondamento dell'Alabama*, appeso nel Museo d'arte di Filadelfia. Esaminammo anche lettere, diari e notizie stampa dell'epoca.

Il primo ostacolo lo incontrammo con le informazioni contrastanti in

merito alla posizione dei relitti della prima guerra mondiale. La loro ultima posizione conosciuta, stando ai documenti dell'ammiragliato inglese e della marina imperiale tedesca, non corrispondeva a quella segnata sulle carte dei pescatori. E, come stavamo per scoprire, nemmeno i dati dei pescatori erano molto precisi.

Prendiamo per esempio il relitto dell'*Invincible*, un incrociatore da battaglia inglese che fu centrato da un colpo fortunato ed esplose, portando con sé l'intero equipaggio tranne sei uomini. Nella zona generica in cui si riteneva fosse affondato v'erano sei contrassegni diversi che indicavano una nave sconosciuta in un raggio di tre miglia.

Mi chiedevo stupefatto come fosse possibile sbagliare la posizione di un incrociatore da battaglia di 17.250 tonnellate, lungo 160 metri e largo 23? Eppure c'erano riusciti. Incappammo per caso nel suo relitto a oltre un miglio dalla posizione stimata più vicina. Tuttavia è un fatto che i pescatori sono molto riluttanti a fornire indicazioni sui punti in cui si pesca bene, oppure sugli ostacoli nei quali si impigliano le loro reti. Essi ritengono che se si conosce la posizione esatta in cui i pesci si radunano, oppure il punto in cui andarono perduti cinquemila dollari di reti, è meglio non farlo sapere ai concorrenti. Per cui, quando si cerca di far parlare un pescatore sulla posizione di un relitto, bisogna essere molto cortesi e diplomatici e chiedersi sempre se quello che vi dirà risponde a verità oppure è semplicemente un modo per togliervi dai piedi.

Il mio aereo arrivò a Londra in ritardo e persi la coincidenza per la Scozia, per cui rimasi all'aeroporto di Heathrow a leggere le ultime sparate dei tabloid inglesi finché non chiamarono il volo successivo per Aberdeen. Arrivai con tre ore di ritardo e trovai uno sconvolto Bill Shea che vagava nei dintorni dei cancelli di arrivo come un'anima in pena. Bill aveva paura che gli scozzesi mi avessero rapito e cominciava forse a pensare di essere condannato per l'eternità all'aeroporto di Aberdeen.

Prendemmo un taxi e ci recammo al porto, dove trovai il battello che avevo noleggiato, lo stesso usato per le ricerche della *Bonhomme Richard* cinque anni prima. Il solido e robusto *Arvor III* era stato costruito a Buckie, in Scozia, negli anni '60. Il suo primo proprietario, un ricco francese, voleva uno yacht che fosse in grado di navigare nei mari peggiori, nelle peggiori condizioni che una natura nemica gli avrebbe potuto scagliare addosso. Per cui aveva deciso per un Buckie dallo scafo robusto, del tipo di quelli usati dai pescatori che debbono guadagnarsi il pane nel mare del Nord. Non sono molti gli yacht da diporto progettati sopra un motopesche-

reccio, e l'*Arvor III* era probabilmente l'unico nel suo genere.

Grazie a due potenti motori diesel, aveva una comoda velocità di crociera di otto nodi. Il suo salone principale e le cabine erano ampi e con le pareti rivestite di mogano rosso scuro. Il gabinetto della cabina principale, oltre alla tazza, offriva anche un bidet. La prima volta che lo provai, aprii troppo il rubinetto e il getto mi investì in modo tanto brutale che andai a sbattere col capo contro il soffitto.

L'*Arvor III* era l'ideale come battello da ricerca e rilevamenti. Solido e stabile come piattaforma di lavoro, era confortevole ed efficiente anche dal punto di vista di chi doveva abitarci. Camminando lungo una banchina, probabilmente non l'avreste nemmeno degnato di uno sguardo. Non aveva niente di elegante, anzi era di aspetto piuttosto comune. Dipinto di un sobrio nero con le sovrastrutture bianche, era pulitissimo, dentro e fuori. Per noi è stata una benedizione averlo, e una doppia benedizione è stato il suo notevole equipaggio.

In tutti i miei viaggi non ho mai incontrato gente migliore degli scozzesi. Nonostante abbiano fama di tirchieria, sono generosi in moltissimi modi. Tentate di offrire da bere a uno scozzese. Il suo denaro sarà già in mano al barista prima ancora che abbiate toccato il vostro portafogli. Se avete freddo, si toglieranno la giacca di dosso per voi. Cortesi, premurosi, non dimenticano mai un favore.

Sono gente dura e coraggiosa. Mio padre amava raccontarmi una storia sugli scozzesi di quando era stato soldato nell'esercito tedesco durante la prima guerra mondiale. Già, mio padre aveva combattuto dalla parte dei cattivi. Del resto, ho anche uno zio che abbatté quattordici aerei alleati. Comunque, mio padre era solito dire che i francesi, come combattenti, erano mediocri, gli inglesi tenaci come bulldog e gli americani veramente sempre pronti ad azzuffarsi. «Ma i miei camerati tedeschi riuscivano a cavarsela con tutti. Era soltanto quando sentivamo le cornamuse di 'quelli con il sottanino' che ci venivano i sudori freddi e ci rendevamo conto che parecchi di noi non sarebbero tornati a casa a Natale.»

Il comandante dell'*Arvor III*, Jimmy Flett, è uno scozzese che chiunque sarebbe lieto di avere come amico. Onesto, di un'integrità lunga quindici chilometri, non ci penseresti due volte ad affidargli la tua vita, quella di tua moglie e il tuo conto in banca. Jimmy era stato silurato due volte durante la guerra, ed era stato uno dei pochi superstiti dell'esplosione di una petroliera. In seguito, quando aveva comandato una nave costiera con passeggeri a bordo oltre al carico, era riuscito a portarla in salvo in una delle peg-

giori burrasche della storia del mare del Nord. Il governo, in segno di gratitudine, voleva decorarlo con una medaglia. Ma Jimmy disse che l'avrebbe rifiutata se non ne avessero data una anche al suo direttore di macchina. «Se non avesse fatto funzionare i motori anche in quelle condizioni impossibili, saremmo annegati tutti.» La burocrazia si rifiutò di decorare il direttore di macchina e Jimmy non volle accettare la sua. Il suo unico premio per avere salvato tante vite è una fotografia della medaglia che non ricevette mai.

Il suo secondo era John, uno dell'equipaggio di quella terribile notte di tempesta. Tranquillo, sempre pronto ad aiutare, John era una presenza: lo vedevi, ma lo sentivi di rado. Colin Robb, il nostro cuoco di Oban, lungo la scoscesa costa nordoccidentale della Scozia, non stava mai zitto un minuto. L'unico problema era che nessuno di noi americani riusciva a capire il suo accento. Bill Shea e io pensavamo che in un paio di settimane ci saremmo abituati e saremmo riusciti a comprendere quello che diceva. Ma mi spiace dover ammettere che quando la spedizione si concluse, sei settimane dopo, non eravamo ancora riusciti a superare il primo esame di scozzese. Tuttavia diventammo bravissimi nell'ascoltarlo quando raccontava una barzelletta. Incapaci di comprendere una sola frase, Shea e io aspettavamo pazientemente fin quando Colin non faceva una pausa. Poi, nella convinzione che fosse il momento giusto, scoppiavamo a ridere. Il fatto sorprendente, però, è che completammo l'intero viaggio senza che Colin se ne accorgesse. Noi, per lo meno, crediamo di averlo fregato. Ma forse no. Colin non lo ha mai ammesso.

Dato che il sistema inglese dei trasporti su strada è quello che è, perdemmo quattro giorni ad aspettare l'arrivo del nostro equipaggiamento. Il sonar a scansione laterale, il magnetometro e la telecamera subacquea erano stati spediti per via aerea dagli Stati Uniti tre settimane prima, e giacevano in un magazzino di Londra. Non avendo altro da fare, mentre abitavamo sul battello ormeggiato alla banchina di Aberdeen, Shea e io girammo per la città.

Andare al cinema locale fu particolarmente interessante. Acquistati i biglietti, ci spedirono in galleria. Non avevamo mai visto un cinema che avesse soltanto la galleria. Affacciandoci alla balaustra della prima fila, scoprimmo che la platea non era mai stata utilizzata in trent'anni. Corridoi e poltrone erano sepolti da decenni di polvere. Non c'era alcuno snack bar con pop corn caldi al burro e confezioni giganti di Pepsi. C'erano soltanto due ragazze in piedi ai due lati della galleria che illuminavano con lampa-

dine tascabili i vassoi di dolcetti che portavano appesi al collo. Chiesi a una di loro perché la platea fosse deserta.

Sbarrò gli occhi sopra la sua lampadina: «Ma signore, non è sicuro, là sotto».

Non era sicuro da che cosa? Non ho avuto il coraggio di chiedere perché mai fossimo più sicuri lassù in galleria.

Mentre tornavamo a piedi al battello, ci imbattemmo in una folla raccolta davanti a un piccolo edificio. Ci avvicinammo a un poliziotto che controllava la folla e gli chiedemmo cosa stesse succedendo. «Quell'edificio che vedete», ci disse orgoglioso, «è il Museo del mare di Aberdeen. La regina madre arriverà da un momento all'altro per inaugurarlo ufficialmente.»

Dato che Bill e io sapevamo che era quanto mai improbabile che ci invitassero a Buckingham Palace, restammo sul marciapiedi a guardare, mentre tutti sventolavano bandierine inglesi e gridavano: «Hurrah per la regina madre». Era una deliziosa signora sugli ottanta, a quell'epoca, che fece un gesto grazioso con la mano e scomparve all'interno del museo.

L'altra memorabile esperienza ad Aberdeen l'ebbi nell'unica cabina telefonica sulla banchina. Dopo aver atteso in una coda all'inglese per un'ora, finalmente vi entrai e composi il numero della ditta di trasporti londinese e cominciai a urlare la mia indignazione per il ritardo nella spedizione. Quando mi risposero che il mio equipaggiamento era stato caricato su un camion che aveva Aberdeen come destinazione finale e che si trovava in quel momento in un punto imprecisato del Galles, devo ammettere che ero al calor bianco.

Per soprammercato, un giovane pescatore, impaziente di telefonare, cominciò a tempestare di pugni la porta della cabina. Dato che stavo parlando da soli tre minuti, lo ignorai. Ma quello spalancò la porta e cercò di tirarmi fuori. Io ero tutto occupato a gridare parolacce allo spedizioniere, non mi voltai e fu un bene, perché non mi accorsi che era di trent'anni più giovane, molto più grosso, tutto vestito di nero e portava un orecchino: non era ancora di moda, allora. Ero parecchi centimetri più alto di lui, ma, se fossimo venuti alle mani, avrebbe probabilmente preso la cabina con me dentro e ci avrebbe scaraventati nelle acque del porto. Per fortuna, avevo due punti di vantaggio: primo, ero già talmente furibondo con gli spedizionieri che non mi importava che avesse due braccia grosse come tronchi; secondo, ero perfettamente sobrio, mentre quel pescatore era ubriaco fradicio.

Più per istinto che per buon senso, gli misi la mano allargata sulla faccia

e gli diedi uno spintone. Attraversò barcollando all'indietro una viuzza e andò a sbattere la testa contro un muro. Rimase lì, stupito, aggrappato al muro, a fissarmi. Mi resi conto a quel punto che non era il tipo cui dare fastidio mentre sta mangiando, perciò conclusi rapidamente la telefonata e altrettanto rapidamente mi allontanai.

Finalmente arrivò il nostro equipaggiamento e mi sentii felice. Niente più telefonate furibonde o spiacevoli incontri davanti a quella cabina telefonica sulla banchina. Una volta caricato tutto a bordo e controllato se funzionava, salpammo da Aberdeen diretti a sud, verso capo St Abb, distante circa ottanta miglia. Era una giornata di brezza fresca sotto un cielo plumbeo, con nubi alte. Durante la navigazione verso il relitto del *Pathfinder* facemmo una piccola deviazione alla ricerca dell'*U-12*, un sommergibile tedesco speronato e affondato nel 1915 dalla nave britannica *Ariel.* Una ricerca britannica al sonar non era riuscita a individuarlo nel 1977, ma ottenemmo una buona identificazione per un sommergibile circa due miglia dal punto in cui era segnalato sulle carte dell'ammiragliato. L'immagine lo mostra «seduto dritto» sul fondo, con una bella ombra che ne indica chiaramente la torretta.

Quel ritrovamento fu considerato di buon auspicio e continuammo lungo la griglia di ricerca che avevo predisposto davanti a capo St Abb. Diedi la latitudine e la longitudine a Jimmy, che le trasposе sulla sua carta di navigazione Loran. Il mare cominciò ad agitarsi e il povero Bill riuscì a stento a resistere accanto al registratore del radar a scansione laterale. Prese dieci tipi diversi di pastiglie e si ricoprì letteralmente il corpo di cerotti contro il mal di mare. Ma la sua nausea ebbe il sopravvento sui migliori prodotti del mercato. Ho sempre pensato che avrebbe fatto una fortuna se si fosse fatto assumere come cavia umana da qualche azienda farmaceutica. Chi riuscisse a inventare un farmaco capace di guarire il mal di mare di Bill diventerebbe padrone del mondo senza preoccuparsi di spendere miliardi per comprare Washington.

Regolammo il sonar a scansione laterale su corsie di mille metri e cominciammo a pendolare (noi dicevamo «tosare il prato») avanti e indietro nel tardo pomeriggio, verso nord e verso sud seguendo la marea, che è poi l'unico modo di lavorare. Il fondale marino era liscio e piatto, con qualche striscia di ghiaia; in quel settore era anche molto pulito e privo di rottami e di rifiuti. Le ore passavano. Colin preparava la cena in cambusa e Bill, naturalmente, non aveva fame.

La mattina seguente, alle 8.20, Jimmy annunciò: «Abbiamo appena superato un rilievo sul fondo». Dato che l'ecoscandaglio fa le rilevazioni direttamente sotto la chiglia, mentre il sensore del sonar ci seguiva a rimorchio di una quindicina di metri, ci affollammo tutti attorno al registratore, in attesa che comparisse qualcosa di strano. Quelle macchie rossastre che si materializzano lentamente sulla carta esercitano una specie di attrazione ipnotica. L'attesa sembra non finire mai. Ho visto uomini e donne rimanere a fissare la striscia di carta del rullo della macchina fino ad avere gli occhi rossi e gonfi.

L'immagine di un oggetto fatto dall'uomo che giaceva sul fondale piatto cominciò lentamente ad apparire all'estremità esterna della corsia di mille metri. Era una «lettura» vaga, ma c'era. Facemmo un nuovo passaggio e regolammo il sonar su una corsia di soli duecento metri, ottenendo un'immagine di una nave molto malconcia, spaccata in tre tronconi, che giacevano sul fondo con angolazioni diverse. La parte di poppa era l'unica che avesse caratteristiche distinguibili.

Effettuammo altri cinque passaggi e al sesto individuammo un piccolo cannone da marina che giaceva accanto al relitto. Poi tentammo di calare una telecamera subacquea per riprenderlo, ma la corrente era troppo forte e le onde alte più di due metri ci sballottavano in modo tale che sullo schermo comparvero soltanto immagini sfuocate di rottami contorti. A ripensarci, mi rendo conto che avremmo potuto facilmente rimetterci anche la telecamera, se si fosse impigliata nel relitto.

Come identificazione, in base agli standard archeologici, non era positiva, nel senso che non trovammo un cartello che diceva QUESTO È IL *PATHFINDER.* Ma le dimensioni controllate con la scansione laterale corrispondevano in pratica a quelle dell'esploratore. E, infine, non esistevano altri relitti entro dieci miglia quadrate in alcuna direzione.

Quando comunicammo all'ammiragliato ì nostri dati, furono più che felici di poter aggiornare le loro carte con la posizione indicata da noi, dato che era l'unica effettuata con mezzi di provata precisione. I resti contorti e arrugginiti dell'esploratore *Pathfinder* riposano solitari e abbandonati sotto onde bianche di spuma trenta miglia al largo di capo St Abb, a 56° 7' 21" N e a 2° 9' 15" E, a 47 metri di profondità. La zona è percorsa da forti correnti e le immersioni sono pericolose.

E ora toccava all'infame assassino del *Lusitania.*

Bill pregava di aver pace e fu ascoltato. Le acque diventarono uno spec-

chio per la traversata del mare del Nord fino a Thyborøn, un piccolo porto di pescatori sulla penisola danese dello Jutland. Durante la navigazione cercammo i resti di parecchie navi da guerra affondate durante la grande battaglia navale dello Jutland, nel 1916. Dopo soli tre passaggi individuammo l'incrociatore britannico *Hawke*, che era stato silurato dal sommergibile *U-9*. La sua posizione era molto vicina a quella segnalata dai pescatori e dalle carte dell'ammiragliato. Una delle poche volte in cui ciò avviene, la sagoma dell'incrociatore era perfettamente riconoscibile e le sue dimensioni calcolate corrispondevano. Lo scafo è relativamente in un pezzo unico, ma le sovrastrutture sembrano crollate su un lato del relitto.

Proseguendo, cercammo i relitti del *Defence* e del *Warrior*, due incrociatori pesanti britannici, e dell'incrociatore leggero tedesco *Wiesbaden*. Per i primi due fu un insuccesso: non trovammo niente di simile a relitti entro un raggio di cinque miglia dal punto indicato. Incontrammo una grossa anomalia nella zona vicina al punto dell'incrociatore tedesco, ma non fu possibile avvicinarsi per un esame più dettagliato, perché la zona era piena di reti da pesca a mezz'acqua. Queste servivano per la pesca al tramaglio e i pescatori danesi, in particolare, hanno scoperto che i pesci tendono a raggrupparsi attorno ai relitti e ai rilievi geologici del fondale. Per cui posano queste reti assicurate a gavitelli sopra i rilievi, le lasciano sul posto per qualche giorno e poi le recuperano, sperando che siano piene.

Dopo la cena soddisfacente di Colin, che comprendeva sempre patate bollite, Jimmy e io di solito ci facevamo uno scotch, mentre Bill guardava film in videocassetta. Uno dev'essere forse il più noioso che sia mai stato girato, tratto da un romanzo di Kipling, *Kim*, con Peter O'Toole. La storia di un vecchio mendicante indiano che peregrina per cinquant'anni alla ricerca di un fiume. I fiumi, in India, valgono un soldo la dozzina. Potevamo soltanto concludere che fosse molto difficile da accontentare.

Gli inglesi sono ancora molto affezionati al loro impero perduto in India. Bill e io ci addormentammo, ma gli scozzesi lo trovarono meravigliosamente interessante. Per contro, il nostro favorito durante la traversata fu *Creepshow* di Stephen King, che loro trovarono invece disgustoso. Culture diverse, gusti diversi anche per quanto riguarda i film.

Non appena attraccammo a Thyboran, il mare divenne pessimo. Non potevamo far altro che aspettare che si calmasse, a parte le lamentele. Bill e io ci recammo alla banca per cambiare qualche traveler's check in corone danesi. Mentre stavamo al bancone, ci parve che l'intero edificio traballasse. Ma era soltanto l'effetto di troppi giorni in mare. Il nostro equilibrio ri-

chiede un po' di tempo prima di riabituarsi a un pavimento che non rolla.

Mi sono chiesto spesso perché mai c'è gente che vuole vivere a Thyboran. La cittadina è graziosa, pulita e pittoresca, la gente è cortese e amichevole, ma il vento soffia talmente forte per undici mesi all'anno che tutti gli alberi entro otto chilometri dalla costa crescono orizzontalmente. Anche se eravamo in giugno e brillava un bel sole, il fattore di raffreddamento del vento mi faceva ricordare le piste di sci di Telluride, Colorado, in gennaio.

Aspettando che il mare si placasse, Bill e io parlammo con i pescatori locali e bevemmo birra con i funzionari della città. Il nostro passatempo preferito era stare seduti sulla spiaggia ad ammirare quelle formose ragazzone scandinave che prendevano il sole sulla sabbia, tutte regolarmente in topless. Pareva che fossero ad Acapulco, stese là senza il minimo accenno di pelle d'oca, mentre noi grossi fifoni stranieri ce ne stavamo imbacuccati nei giacconi e nei maglioni.

Un pomeriggio feci una passeggiata lungo la banchina e mi misi a osservare i pescatori rientrati in porto che scaricavano la loro preda. Con la coda dell'occhio notai Bill sulla banchina opposta, intento a fare una panoramica del porto con la videocamera. Nel momento in cui mi sentii inquadrato dall'obiettivo, mi misi a saltare e a fare tutte le più strane mosse possibili. Ero troppo lontano per essere riconosciuto e lui, guardando nel mirino, non si accorse di me.

Più tardi, quella sera, cominciò a rivedere il filmato sullo schermo. Mentre scorreva la scena della mia banchina, indicai quella figurina che si agitava e gli chiesi: «Che cosa sta facendo quel tipo?»

Bill rimase perplesso e guardò meglio. «Non l'avevo notato, prima. Sembra uno spastico in crisi.»

Jimmy, John e Colin osservarono con aria beffarda l'immagine di quel matto sullo schermo. «Che io sappia, nessun pescatore si comporterebbe così», commentò John con aria indifferente.

«Che strano», ribattei io, soffocando le risa, «forse è uno di quegli attori che ballano per farsi pagare.»

Colin abboccò subito. «Non ho mai visto attori che ballano sulle banchine.»

Continuai la scena per altri cinque minuti, prima che Bill capisse l'antifona. «Se non lo conoscessi, direi che assomiglia a Clive.»

Così eccomi qua, registrato una volta per sempre, mentre mi sto comportando in modo incredibile come un buffone.

In generale, il tempo trascorso a terra si dimostrò produttivo. Incontrai Gert Normann Andersen, un archeologo subacqueo che aveva trascorso molto tempo alla ricerca di navi perdute lungo la costa dello Jutland. I suoi progetti di ricerca erano condotti in una economia di bilancio ancor più rigida della mia. Il suo unico strumento di rilevamento era un grappino d'arrembaggio che trascinavano, lui e un suo socio, lungo la linea della costa. Così il tranquillo danese e il pazzo americano fecero un accordo. Se lo avessimo aiutato a localizzare parecchi relitti che gli mancavano, lui in cambio ci avrebbe fornito i suoi risultati per aiutarci a identificare l'*U-20*. Alla fine l'accordo si dimostrò vantaggioso per entrambi.

Il tempo era ancora perfido, ma con Andersen e il suo compagno di immersioni a bordo ci dirigemmo verso sud, dove l'*U-20* si era arenato sessantotto anni prima. Il mare era pieno di onde alte due metri che l'*Arvor III* allontanava come se fosse in una crociera domenicale su per il Tamigi. Grazie ai suoi stabilizzatori, il violento beccheggio e rollio erano ridotti al minimo. Il povero Bill Shea divenne cinereo e si ritirò nella sua cabina un miglio appena fuori del porto e non lo rivedemmo che alla sera, al rientro in banchina.

Fra duecentomila anni è dubbio che la Danimarca che conosciamo oggi esisterà ancora. Il mare si sta mangiando la linea costiera a una velocità incredibile. I bunker e le postazioni d'artiglieria in cemento armato che i tedeschi costruirono durante la seconda guerra mondiale per respingere l'invasione si trovano già tre metri sott'acqua a meno di cento metri dalla riva. Questa erosione è una manna per gli archeologi marini e i cacciatori di relitti. Centinaia di navi arenatesi lungo tutta la costa dello Jutland e rimaste sepolte sotto la sabbia da cinquecento anni sono ora completamente scoperte nell'acqua.

Ci ancorammo nei pressi della spiaggia di Veljby. La località non era difficile da individuare perché gli abitanti più anziani ricordavano di aver visto la torretta del sommergibile affiorare dalle acque a poca distanza dalla spiaggia. Parecchi raccontarono di avere assistito alla sua demolizione con gli esplosivi. Bastarono poche passate con il sonar a scansione laterale e individuammo un bersaglio. I sub danesi si tuffarono, ma risalirono subito a bordo. Avevano scoperto il relitto, ma il mare mosso sollevava troppa sabbia dal fondale e la visibilità non superava i sessanta centimetri. Ci tuffammo tutti a studiare il relitto. Andersen realizzò un eccellente schizzo che mostrava la sua situazione attuale.

L'*U-20* giace a meno di quattrocento metri dalla costa, a cinque metri di profondità. Quando il mare è calmo, è facile raggiungerlo. La parte inferiore dello scafo è completamente esposta. La torretta e vari rottami sono sparpagliati nelle vicinanze sulla sabbia. I motori diesel sono ancora al loro posto e i sub danesi hanno trovato un giunto dell'albero di un'elica con una piastra d'ottone con sopra inciso il nome del fabbricante e la data in cui fu installato sull'*U-20.* Eccolo lì, firmato, timbrato e consegnato. Un'identificazione con tanto di attestato.

Mi sarebbe piaciuto immergermi e raccogliere qualche frammento da esporre nei musei marittimi americani, ma l'archeologo Andersen e il governo danese non approvarono la cosa. Così me ne venni via soltanto con le registrazioni del sonar e un disegno dei sub.

Il relitto fracassato di quel sommergibile aveva molto più significato per la Germania, l'Inghilterra e gli Stati Uniti che per la Danimarca. Sono certo che se qualcuno avesse il tempo e la voglia di sforzarsi di chiedere un'autorizzazione per l'esame e il recupero di manufatti, i danesi la concederebbero.

Spero inoltre che le autorità riconoscano l'enorme contributo che Gert Normann Andersen e i suoi soci hanno dato nel campo dell'archeologia subacquea danese. Senza la sua costanza, l'*U-20* giacerebbe ancora nell'oscurità. In questo mio libro gli riconosco tutto il merito e mi dichiaro semplicemente onorato di aver lavorato con lui.

Ormai toccava a me ricambiare il favore.

Perlustrando la costa fra la carcassa dell'*U-20* e Thyboron, localizzammo parecchi relitti che i danesi in seguito ispezionarono e identificarono. Due di essi erano di importanza storica: il piroscafo danese *Odin*, finito in secca nel 1836, e la pirofregata russa *Aleksandr Nevskij*, arenatasi con a bordo il principe ereditario nel 1874. Stando ai documenti, tutte le persone a bordo delle due navi furono tratte in salvo, principe ereditario compreso.

Tornammo a Thyborøn e, dopo parecchi boccali di ottima birra locale, salutammo i danesi. La mattina seguente trovammo una grossa imbarcazione a vela ormeggiata controbordo all'*Arvor III.* Dato che tutto lo spazio lungo la banchina era occupato, la cortesia degli uomini di vela richiedeva che il proprietario dell'imbarcazione chiedesse al comandante dell'*Arvor III* il permesso di ormeggiarsi all'esterno del nostro battello e di attraversare la nostra coperta per andare e venire a terra. Il permesso, di regola, veniva sempre accordato.

Il problema, allora, dov'era? Non c'era stata alcuna richiesta.

Jimmy Flett, cortese gentiluomo, non disse nulla e autorizzò gentilmente quelli dello yacht a passare liberamente sulla nostra coperta. I velisti erano due coppie sposate, tedeschi fino al midollo. Osservavano il nostro equipaggio raccogliticcio e blateravano nella loro lingua gutturale, una cosa che faceva male agli orecchi. Mio padre aveva cercato di insegnarmi il tedesco, ma sarebbe stato più facile fabbricare una bomba atomica nel bagno. Da quando era arrivato in America non aveva più parlato la lingua, e le uniche parole che mi erano rimaste in testa erano brutte, e sarebbero servite a poco per intavolare un discorso con loro.

Suonavano a tutte le ore del giorno e della notte un loro rock and roll tedesco, a un volume che stava fra il tuono e l'esplosione atomica. Le donne indossavano i loro bikini medi, tipo giardino, mentre gli uomini sfoggiavano il loro pelo con perizomi delle dimensioni dei tanga. Il nostro equipaggio di scozzesi conservatori non si divertiva, e sognava l'arrivo delle cornamuse.

Pensai che fosse mio dovere evitare una seconda battaglia dello Jutland con espedienti sadici. Il Cussler con un canto nel cuore ideò un piano diabolico. Quando i tedeschi cominciarono a fare echeggiare il loro rock and roll per tutto il porto, io contrattaccai con i miei nastri di dixieland jazz. Non c'era niente da fare. Ma Bill Shea dirige la sezione video dell'università Brandeis e riuscì a collegare abbastanza altoparlanti con decibel sufficienti a far crollare la casa di mattoni dei Tre Porcellini. All'alba lo yacht dei tedeschi si ritirò dall'altro lato del porto, e la vita tornò a essere bella.

Dal punto di vista della tecnologia delle ricerche sottomarine, i relitti della prima guerra mondiale non sono troppo difficili da individuare. Sono il primo ad ammettere che i nostri risultati hanno avuto ben poco significato archeologico. Ma i nostri sforzi sono stati molto apprezzati dai pescatori di quattro nazioni. Consegnammo le copie di tutti i nostri documenti, con le localizzazioni esatte, agli uffici governativi della pesca. Con una posizione più precisa dei relitti a disposizione, per molti di loro divenne più facile raggiungerli direttamente e posarvi le loro reti a tramaglio. Questa magnanima e benevola buona azione si trasformò nella più atroce esperienza del viaggio.

I pescatori danesi sono gente affascinante. Abitano in casette di mattoni rossi piuttosto alla buona, con semplici tetti a punta, tenute immacolate a tutte le ore dalle loro formose mogli bionde, e pullulanti di bambini biondi incredibilmente ben educati. Possiedono inoltre enormi battelli da pesca moderni, dotati di una strumentazione che stupirebbe l'equipaggio di uno

Shuttle. I loro investimenti devono essere costosissimi. Non ho visto un'imbarcazione che costasse meno di un milione di dollari.

Il pescatore Poul Svenstrop si offrì gentilmente di portare Jimmy Flett e me fino al porto di Ringkøbing, dove aveva ormeggiato la sua imbarcazione, che conteneva tutte le rilevazioni al sonar dei banchi di pesce. Lo scopo era di confrontare i suoi rilevamenti dei relitti con i nostri. Il tragitto di settantadue chilometri da Thyborøn a Ringkøbing fu un divertimento. Svenstrop, che parlava un inglese eccellente, conversò con Jimmy di cose di mare e mi fece domande sui libri che pubblicavo. Scoprii che ogni danese che si rispetti scrive racconti e poesie; durante il freddo inverno, sembra essere un passatempo nazionale.

Saliti a bordo del suo battello, che sembrava una fabbrica galleggiante rispetto ai piccoli pescherecci che conoscevo lungo la costa orientale e occidentale degli Stati Uniti, studiammo le posizioni dei relitti. Io indicai due punti che lui e i suoi colleghi non erano riusciti a trovare, e gli fornii le posizioni confermate, mentre dal canto suo me ne fornì tre che io non avevo trovato. Ero interessato in particolare al canale di mezzo del mare del Nord fra Ringkøbing e Hull, in Inghilterra. Gli mostrai la mia posizione stimata dell'*U-21.* Svenstrop sapeva di due relitti nella zona, ma non ne conosceva né le dimensioni né il tipo di imbarcazione. E mi disse che nessuno dei due sembrava molto grosso.

Come molti pescatori, Svenstrop non aveva alcun interesse per la storia marinara. Poteva indicare la posizione di un relitto che aveva registrato con le sue straordinarie apparecchiature da pesca, ma non sapeva dirti il nome, il tipo o la data del naufragio. Non gliene importava nulla.

La tortura cominciò durante il viaggio di ritorno a Thyborøn. Niente più conversazioni gradevoli durante una gita. Svenstrop era convinto di essere un pilota da corsa che avrebbe dovuto avere un posto d'onore ai box di un gran premio. Mise a tavoletta l'acceleratore della sua Volvo station wagon al punto che quasi toccava il radiatore. Non importava affatto che un acquazzone stesse scaricando cortine di pioggia che limitavano la visibilità a circa trenta metri.

Anche se non ho mai posseduto una Volvo, conosco perfettamente la loro eccezionale tenuta di strada. Ma viaggiare a centoquaranta all'ora su un sentiero asfaltato senza linea di mezzeria, largo appena per un'auto e che rendeva quasi impossibile l'incrocio con un'altra, e schivare un campo minato di buche sotto una pioggia battente, a me sembrava molto di più che una semplice avventura a scapicollo.

Jimmy Flett, che aveva visto quanto di peggio il mare e i tedeschi gli potessero offrire, era seduto accanto al pilota, rigido come una statua di bronzo. Io ero seduto dietro, impietrito, aggrappato con una mano alla maniglia della portiera, pregando che la mia assicurazione sulla vita fosse pagata e che le mie proprietà fossero nelle mani di un buon avvocato.

Non c'erano staccionate lungo la strada e le mucche locali si comportavano come se avessero la precedenza. Svenstrop doveva aver fatto qualche calcolo. Ho notato alcune tacche sul suo volante. Avrei giurato che le mucche si trasformassero in vapore quando apparentemente passavamo attraverso loro. Svenstrop aveva la mano appoggiata sul clacson e non deviava di un centimetro quando una Holstein ingigantiva contro il parabrezza. Ho sentito parlare del giochetto di arrischiare la pelle per non cedere il passo, ma con le mucche mi sembrava troppo. Quando arrivammo finalmente a Thyborøn, avevo i capelli bianchi. Jimmy andò dritto in cambusa a cercare la sua bottiglia preferita di scotch.

Dal canto mio, sono pronto a scommettere che quella sera i contadini dello Jutland avranno trovato parecchio latte inacidito, al momento della mungitura.

Il tempo migliorò un po' e uscimmo nel mare del Nord alla ricerca delle navi da guerra affondate durante la grande battaglia dello Jutland fra la Royal Navy e la marina imperiale tedesca nel 1916. Il nostro primo obiettivo fu l'incrociatore da battaglia britannico *Invincible.* Come già detto, studiammo la posizione segnalata dalle carte dell'ammiragliato e scoprimmo il suo gigantesco relitto a poco meno di un miglio dal punto in cui si pensava che fosse. Poi fu la volta di due cacciatorpediniere tedeschi e dell'incrociatore da battaglia britannico *Defence,* centrato da una granata che penetrò nella santabarbara, la cui esplosione sfondò la parte immersa dello scafo. Con la nave perirono quasi tutti i 1000 uomini dell'equipaggio. Tranne alcuni frammenti irregolari che sporgono dal fondale limaccioso, l'immagine che dà la scansione del sonar è quella di una grossa massa.

La fase successiva del progetto prevedeva di attraversare il mare del Nord fino al porto peschereccio di Bridlington, sulla costa dello Yorkshire, dove avevamo combinato di incontrarci con il presidente della NUMA, Wayne Gronquist. Poi avrei fatto un breve tentativo, il terzo, di ritrovare la *Bonhomme Richard* di John Paul Jones. Durante la traversata dovemmo fare soltanto una breve deviazione verso la posizione approssimativa in cui

Otto Hersing aveva autoaffondato il suo amato *U-21*. Preparai una griglia di ricerca di nove miglia quadrate e la riportai sulle carte Loran di Jimmy.

Alla fine venne il momento di dire affettuosamente addio ai nostri amici danesi che ci avevano ospitato, alla metropoli tentacolare di Thyborøn e di salpare nella luce del tramonto. Con il pennoncino del Royal Yacht Club al giardinetto di poppa e la bandiera della NUMA in testa d'albero, salutammo con la sirena la popolazione della cittadina e uscimmo oltre la gettata del porto.

Mi sembra il caso di dire che la NUMA ha davvero una bandiera. Niente di speciale, soltanto un vecchio veliero su uno sfondo a strisce rosse, bianche e blu, con la scritta EUREKA. Questa bandiera è stata issata in quasi tutte le nostre spedizioni dal 1978 e sta cominciando a essere un po' logora e stinta.

A due ore di navigazione da Thyborøn incappammo in una furibonda burrasca forza otto che trasformò il mare in un calderone spumeggi ante, con onde alte da tre a quattro metri. Non ricordo montagne russe peggiori di questa. Mobilio, tavolini e rottami vari ballavano da un capo all'altro del salone principale. Sotto coperta, la mia cabina sembrava fosse stata devastata da una bomba. Nessuno si diede la pena di mettere ordine.

Non c'è esperienza che regga il confronto con quella di tenersi in piedi nella timoniera di una imbarcazione di 19 metri che sprofonda di prua nell'avvallamento fra due onde, mentre si fissa la cresta della prossima che torreggia cinque metri sopra di voi e poi si vede il muro d'acqua verde abbattersi sopra la coperta in un turbine di schiuma bianca.

Mi sembrò strano vedere i tergicristalli continuare a funzionare anche sott'acqua sul finestrone della timoniera. Quel che rendeva particolarmente sconvolgente la situazione erano i numerosi appelli MAYDAY, le richieste di soccorso, di alcuni dei pescherecci più piccoli al largo del mare del Nord. Jimmy si offrì via radio di dirigere con l'*Arvor III* in loro aiuto, ma le flottiglie di soccorso in mare inglesi e danesi, tutt'altro che nuove ai capricci di quelle acque, ringraziarono e rifiutarono, aggiungendo di avere già fatto uscire le loro unità di soccorso.

Il pilota automatico si guastò, contemporaneamente agli stabilizzatori che avevano ridotto fino a quel momento il rollio del battello. Il povero Bill Shea si rifugiò in cuccetta per le successive quarantotto ore e non ricomparve finché non toccammo terra. Era talmente mal ridotto che Colin e io scendevamo in modo precario ogni ora nella sua cabina per controllare se fosse ancora nel mondo dei vivi. E controllavamo che i ripari laterali

della cuccetta fossero alzati e assicurati, onde evitare che venisse scaraventato fuori a ogni sbandata.

Sembrava strano sentire il vento ululare e vedere un mare impazzito sotto un cielo limpido e azzurro, senza una nube. Era una cosa orribile e al tempo stesso meravigliosa. Jimmy, John e Colin si alternarono alla ruota del timone per tutta la notte, mentre io rimasi seduto su una panchina dietro il timoniere a osservare le piccole cifre digitali del Loran che ci indicavano la distanza ancora da percorrere per raggiungere Bridlington.

Non avevo grandi timori per ciò che il mare del Nord avrebbe potuto scaraventarci addosso. Sapevo che il mio valoroso equipaggio scozzese aveva visto ben di peggio e che l'*Arvor III* era costruito come un cesso di calcestruzzo, per cui mi sentivo al sicuro come un rospo sotto una cascata, al punto che non mi lamentai nemmeno di tutte le ammaccature che mi provocai venendo sbattuto continuamente contro oggetti molto più duri del mio corpo.

Per strano che possa sembrare, trovai tutto molto divertente. Jane Pauley mi chiese una volta durante la trasmissione *Today Show* se in una vita precedente fossi stato per caso un capitano di mare. Risposi che mi piaceva pensarlo. Forse i geni mi sono stati trasmessi da un mio antenato, Roger Hunnewell, un pescatore che scomparve in mare attorno al 1650 al largo di New York.

Colin, che non poteva cucinare, mi offrì un sandwich di roast beef e lo accettai con gratitudine. Poi mi legai a una sedia fissata sul pagliolato e mi appisolai quasi subito.

Anche se non sembra logico, venire sballottato da tutte le parti durante una tempesta in mare fa da narcotico. Si diventa incredibilmente sonnolenti e si finisce per addormentarsi davvero, anche se si continua a sbattere la testa da una parte all'altra come una marionetta malata. Ho la fortuna di non aver mai sofferto il mal di mare. Ho l'abitudine di prendere due pillole di Dramamina non appena metto piede a bordo. Dopo un giorno in mare il mio organismo si adegua e non debbo più preoccuparmi di prendere medicine. Quella volta arrivai molto vicino a star male, ma la colpa era più delle esalazioni dei diesel che filtravano dagli oblò inchiavardati che non delle onde.

Quando raggiungemmo l'ultima posizione segnalata dell'*U-21*, la furia del vento e del mare si era ridotta della metà. Non erano affatto le condizioni ideali per un pendolamento di griglia, ma eravamo ormai troppo impegnati per rinunciarvi. Bill era ancora in posizione orizzontale, ma Jimmy

Flett fu d'accordo. Gettammo a mare il sensore a scansione laterale e cominciammo a percorrere le corsie previste in un mare che non dimostrò alcuna considerazione.

Per sei ore beccheggiammo e rollammo prima di individuare un relitto che corrispondeva perfettamente all'immagine di un piccolo mercantile, ma niente sommergibile. Nella biblioteca di bordo avevo trovato una musicassetta di Franz Liszt e ascoltai le note trascinanti della *Seconda rapsodia ungherese*, mentre il battello galoppava fra le onde a cinque nodi.

La sedia su cui sedevo davanti al registratore del sonar non era imbullonata al pagliolato. Jimmy si volse per dirmi che eravamo arrivati alla fine di una corsia e che stava per virare per imboccarne un'altra. In quel momento fummo investiti di fianco da un cavallone mostruoso. La sedia si spostò e io feci una capriola all'indietro e sparii dietro una paratia. Jimmy mandò John a vedere se per caso mi fossi rotto qualcosa.

Aggrappato a un corrimano, John mi guardò, steso sul pagliolato. «Hai sbattuto la testa?» mi chiese.

«No», risposi. «Mi vengono sempre gli occhi strabici come adesso, quando sono sotto stress.» Dopo avere massaggiato per un paio di minuti altre quattro o cinque ecchimosi, tornai al mio posto.

Mentre mi sistemavo dietro il registratore, notai che l'*U-21* era comparso come una macchiolina all'estremità del lato di dritta, mentre me ne stavo disteso a terra. Jimmy fece il possibile per effettuare altri quattro passaggi proprio sopra il relitto. In quelle condizioni, con un mare talmente brutto e poco cooperativo, era inutile calare la telecamera. Le dimensioni, sul sonar, corrispondevano a quelle di un sommergibile, del quale si indovinava anche la sagoma.

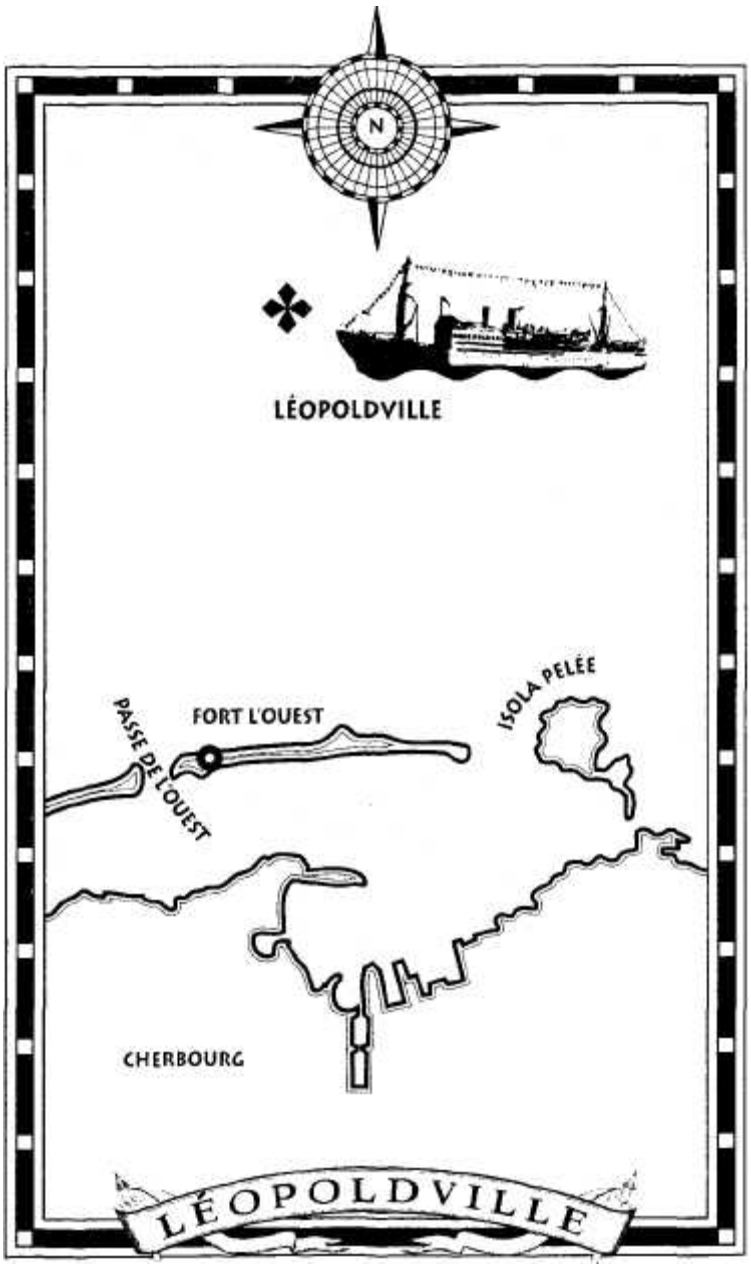
Le coordinate, sui nostri strumenti di navigazione, dicevano 54° 14' 30" N e 4° 2' 50" E.

Avevamo trovato le uniche due navi che Svenstrop aveva indicato sulle sue carte personali. Non vi sono altri relitti su alcuna carta entro un raggio di venti miglia. Il sommergibile giace a meno di un miglio a est della posizione indicata dai documenti dell'ammiragliato tedesco e danese. Fu una bella scoperta. E, per quanto riguarda i primati della storia, noi oggi sappiamo dove riposano l'*Housatonic*, l'*Hunley*, il *Pathfinder* e l'*U-21*, e potremmo tornare su di loro in qualunque momento con poco sforzo.

In meno di un mese avevamo fatto molto, e avevamo ancora quasi tre settimane di tempo. Ora dovevamo andare al porto di Cherbourg, in Francia, alla ricerca del famoso corsaro confederato *Alabama* e del trasporto

truppe belga *Léopoldville.*

PARTE NONA
Il trasporto truppe *Leopoldville*



I
La notte mortale della vigilia
Vigilia di Natale del 1944

Un vento freddo, accompagnato da un po' di neve, soffiava sul porto di Southampton, in Inghilterra, la notte del 23 dicembre. Il molo 38 sembrava affollato più di uno stadio di baseball prima dell'inizio delle World Series.

Oltre duemila soldati della 66ª divisione di fanteria dell'esercito americano, noti come Black Panthers, si spostavano un passo alla volta lungo il molo, in attesa di salire a bordo del trasporto truppe *Léopoldville.* Gli uomini, come in preda a un disagio letargico, erano apatici, pervasi da una generale mancanza di entusiasmo. Erano trascorsi sei mesi dallo sbarco in Normandia e la seconda guerra mondiale si stava avvicinando alla conclusione. O, almeno, così pensavano tutti.

Le truppe in attesa dell'imbarco credevano che sarebbe toccato loro soltanto lo sporco lavoro del rastrellamento delle sacche di resistenza tedesche. In una guerra che aveva visto tanti grandi eroi, questi soldati temevano di non avere più la possibilità di dimostrare il loro coraggio.

Correva voce che l'esercito tedesco avesse sferrato un'offensiva, ma pochi vi dettero importanza. I particolari erano approssimativi e vaghi. Alcuni dicevano che si trattava di una debole spallata tedesca bloccata da Patton. I tedeschi erano stati già battuti, diceva un'altra voce, arrivata da non so dove. Era soltanto l'ultimo rantolo dei tedeschi, ormai prossimi alla resa. Non avrebbero potuto fare uno sbaglio più grosso. I soldati che cominciavano a salire gli scalandroni sarebbero rimasti stupefatti nell'apprendere che dovevano entrare in azione contro un massiccio attacco tedesco che aveva annientato le forze americane nella foresta delle Ardenne.

A peggiorare il disagio delle truppe c'era stato quell'inatteso trasferimento. La 66ª divisione era stata acquartierata nella zona di Dorchester. Senza ordini e con poco da fare, i soldati pensavano tutti a un piacevole Natale nelle loro caserme riscaldate. Nella città vicina avevano acquistato doni da scambiarsi o da mandare a casa per la ricorrenza. I cuochi di compagnia avevano accuratamente predisposto un festino a base di tacchino con tutti i contorni, da mandare giù con un'infinità di birra e di un'antica bevanda britannica chiamata idromele. Erano state convinte a parteciparvi anche diverse ragazze della zona. Ma tutte le speranze di festa furono distrutte dall'ordine di partire, di imbarcarsi sui treni per Southampton, dove avrebbero dovuto prendere posto su un trasporto truppe straniero, noleggiato dalla marina britannica.

Strappati ai loro confortevoli alloggiamenti col Natale alle porte, gli uomini della 66ª se ne stavano ora al gelo mentre venivano prese affrettate decisioni in merito ai loro futuri spostamenti: 2235 dovevano imbarcarsi sul *Léopoldville,* mentre il resto della divisione doveva essere caricato sul *Cheshire*, un trasporto inglese più moderno e in migliori condizioni del vecchio transatlantico belga. Gli autocarri della divisione e l'equipaggia-

mento pesante furono imbarcati su navi da sbarco carri armati per essere scaricati a Cherbourg.

Poco prima, quello stesso pomeriggio, erano stati fatti salire sul *Léopoldville* duemila paracadutisti, che poco dopo vennero fatti sbarcare perché erano sulla nave sbagliata. Nessuna spiegazione per quel contrattempo. Sapendo come vanno le cose sotto le armi, la maggior parte si strinse semplicemente nelle spalle e non si preoccupò di fare domande. Era un presagio sinistro, che nessuno però seppe interpretare.

I paracadutisti si resero conto soltanto in seguito di quanto erano stati fortunati a poter celebrare il Natale.

Gli uomini della 66ª vennero finalmente autorizzati a salire a bordo alle due del mattino del 24 dicembre e l'imbarco fu concluso soltanto alle otto: si affollarono sul *Léopoldville* con il distintivo delle pantere nere ringhianti sfoggiato orgogliosamente sulla manica delle giubbe invernali color verde oliva, nella disorganizzazione più completa. Dato il contrattempo precedente con i paracadutisti, per quelli della 66ª non era stata predisposta alcuna distribuzione delle cuccette. Furono assegnati affrettatamente dove capitava a mano a mano che si presentavano in coperta. I reparti furono frammischiati, separando amici e dividendo le squadre dalle loro compagnie.

Quella confusione fu un ulteriore presagio della tragedia che stava per avvenire.

Il sergente Robert Hesse, che comandava il plotone armi pesanti della compagnia D del 264° Reggimento, seguì fedelmente le istruzioni che inviavano lui e i suoi uomini giù per un boccaporto e una ripida scala di legno nella stiva trasformata in angusto alloggiamento per soldati. Sette castelli di legno a quattro piani rozzamente costruiti riempivano ora la stiva merci dal ponte al tetto. Gli uomini erano stipati in caverne d'acciaio fiocamente illuminate, come i passeggeri della metropolitana di New York durante l'ora di punta. La ventilazione era tutt'altro che adeguata. L'aria divenne ben presto calda e viziata, e il tanfo provocato dal sudore non fece che peggiorare la situazione.

Hesse, che aveva vent'anni e veniva da Roselle, New York, fu felice, nella calca, di mettere a terra lo zaino, la borsa tattica, il fucile e di togliersi l'elmetto. «Così ecco cosa vuol dire a casa per Natale», brontolò, senza rivolgersi ad alcuno in particolare.

Il comandante Charles Limbor guardava dal finestrino della plancia quella massa di umanità che saliva a bordo dagli scalandroni sotto un freddo cane e osservava in silenzio il disordine. Continuava a spostare il peso del corpo da una gamba all'altra: a volte la cattiva circolazione gli causava forti dolori e cercava una posizione meno penosa. Nato e cresciuto in Belgio, Limbor era stato alle dipendenze della linea belga di navigazione per quasi venticinque anni. Alto poco meno di un metro e ottanta, aveva la pelle naturalmente abbronzata, cosa insolita per un fiammingo. Doveva dipendere, pensava spesso, dai geni di qualche antenato dimenticato del Congo belga. Aveva i capelli grigi, inargentati alle tempie, e gli occhi castani. A quarantasei anni era chiuso, taciturno e riservato. Gli ufficiali che avevano navigato con lui in molti viaggi trovavano difficile avvicinarlo, ma lo consideravano tutti un uomo di mare competente.

Dodici ore dopo il suo comportamento sarebbe stato del tutto diverso.

Studiò il dispaccio della sala radio e si rivolse al suo primo ufficiale, Robert de Pierpont. «Saremo accompagnati dal trasporto truppe britannico *Cheshire* e da una piccola flotta di mezzi da sbarco americani.»

«E la nostra scorta?» chiese de Pierpont.

«Un cacciatorpediniere francese e tre inglesi.»

«Spero che abbiano avvertito i tedeschi di non venirci tra i piedi.»

«Nessuna traccia della Luftwaffe dal D-Day», sospirò Limbor. «E le motosiluranti tedesche fanno soltanto attacchi di sorpresa trecentocinquanta chilometri a nord di qui.»

«Potrebbero esserci sempre dei sommergibili in agguato», rispose de Pierpont.

Limbor si strinse nelle spalle con aria indifferente. «Non con tutte queste navi da guerra alleate di guardia nella Manica e con i cieli pieni di aerei cacciasommergibili. La maggior parte degli U-Boot è in Atlantico a dare la caccia ai convogli. Ho i miei dubbi che operino in questa zona.»

Pur essendo stato completamente riattato soltanto otto mesi prima, ai soldati americani che vi salivano a bordo il *Léopoldville* sembrò stanco, vecchio, scassato e sporco. Varato a Hoboken, New Jersey, nel 1929 dai cantieri John Cockerill & Sons, era entrato in servizio nella Lloyd Line belga per il trasporto merci e passeggeri fra il Congo belga e altri porti africani e quello di Anversa. Dopo lo scoppio della guerra era stato trasformato a Liverpool da nave passeggeri in trasporto truppe e nei quattro anni successivi aveva trasportato per lo più soldati britannici dal Mediterraneo.

Dopo lo sbarco in Francia aveva effettuato ventiquattro viaggi dall'Inghilterra alla Normandia, sbarcando oltre 53.000 uomini. Fino al suo ultimo viaggio, il *Léopoldville* aveva portato a destinazione 124.240 soldati attraverso acque pericolose, ma senza incidenti.

Il suo dislocamento era di 11.500 tonnellate, per una lunghezza di 145 metri e una larghezza di 18. Le sue macchine potevano spingerlo a una velocità massima di 17 nodi. Aveva 14 lance di salvataggio capaci di trasportare 797 persone, 4 zatteroni, 156 zattere Carley e 3250 salvagenti. Era armato con 10 cannoncini Bofors, un cannone da 75 mm a prua, con uno da 100 a poppa e uno contraereo da 3 libbre. L'equipaggio comprendeva 120 belgi, 93 congolesi e un contingente britannico di 34 uomini fra ufficiali e soldati, addetti ai pezzi e all'imbarco e sbarco delle truppe.

Data l'imminenza delle festività natalizie, molti inglesi erano in licenza e non erano riusciti a rientrare a bordo in tempo. Di conseguenza, nessuno controllò i reparti della 66ª Panther mentre si imbarcavano.

Un doppio serpente di soldati si snodava lungo i moli fino agli scalandroni dei due trasporti, come tentacoli di mostri annidati nello scafo delle due unità. Nel corso del parapiglia della procedura d'imbarco, parecchie compagnie della 66ª furono fatte salire per errore a bordo del *Cheshire*. I reparti medici destinati al *Léopoldville* scoprirono che il loro carico di bende e medicinali era stato portato a bordo della nave inglese. I furieri delle compagnie impazzirono nel controllare quali loro uomini fossero saliti a bordo di una nave, mentre i loro ruolini erano stati caricati sull'altra. Per un colpo di fortuna, un'intera compagnia di fanti, che aveva perso tempo davanti ai tavoli del caffè e delle ciambelle, perse il turno di chiamata per il *Léopoldville* e fu fatta salire sul *Cheshire*.

La vigilia di Natale albeggiò in mezzo al caos.

Alle nove del mattino i trasporti avevano finalmente completato il carico ed erano pronti per la breve traversata oltre Manica. I soldati si accoccolarono dove potevano nei loro acquartieramenti. La maggior parte cercò di dormire, con lo stomaco che brontolava nell'attesa di una prima colazione che non fu mai servita.

Il *Léopoldville* si staccò dal molo e uscì dal porto di Southampton, con lo *Cheshire* nella sua scia come un cane obbediente. Erano entrambi a pieno carico. Complessivamente, quasi 4500 uomini salparono quel giorno per una navigazione della durata di nove ore.

Appena superato il frangiflutti, il pilota del porto fu sbarcato dalla prima unità. Superate le reti antisommergibili, i trasporti truppe entrarono nella

Manica. Nel braccio di mare fra la terraferma e l'isola di Wight incontrarono i loro caccia di scorta: gli inglesi *Brilliant*, *Anthony* e *Hotham* e la fregata della Francia Libera *Croix de Lorraine* che assunsero la posizione difensiva attorno ai due trasporti. Era la procedura consueta.

Alle due del pomeriggio il *Brilliant* ordinò per radio ai trasporti di zigzagare. Strano: con tanti traghettamenti oltre Manica, questa era la prima volta che il *Léopoldville* aveva ricevuto un ordine del genere. I cannonieri inglesi erano ai loro pezzi. Gli ufficiali fecero una breve ispezione alla nave in navigazione. Tutto sembrava in ordine. Non fu dimenticato nulla, tranne una esercitazione di abbandono nave. A tutti i reparti era stato comunicato a voce dove avrebbero dovuto raggrupparsi sul ponte, ma pochi sapevano con precisione dove andare. I salvagente erano tutti accatastati nei cassoni e non erano stati distribuiti.

Il primo allarme sommergibili arrivò alle due e mezzo. Il sonar del *Brilliant* segnalò un oggetto subacqueo. Issata la bandiera nera per avvertire i trasporti, i caccia partirono cominciando a seminare bombe di profondità. Un quarto d'ora dopo, tutto era finito. Falso allarme, si disse. Ma non ci fu tempo per rallegrarsene. Poco dopo, altro contatto. Ancora una volta i caccia scattarono in testa al convoglio per sganciare bombe di profondità. Non fu mai stabilito se avessero trovato o meno un sommergibile.

Alla fine del secondo allarme sommergibili, il mare si era guastato. Le onde misuravano oltre due metri e mezzo da cresta a cavo e i soldati a bordo cominciarono a soffrire. Molti, colpiti dal mal di mare, si rifugiarono nelle ritirate. Altri vomitarono dove si trovavano. Rabbrividivano nel vedere ratti grossi come gatti correre lungo le paratie. L'equipaggio belga tentò di dare da mangiare alla massa delle truppe, ma chi non stava male trovò il vitto immangiabile. Alcuni aprirono le razioni C di dotazione che tenevano nello zaino.

L'aria a bordo del trasporto belga diventò rapidamente irrespirabile, fra il vomito e il cattivo odore del cibo. La puzza della nafta era diventata insopportabile e aggiungeva uno sgradevole elemento all'aria già inquinata. Coloro che stavano appoggiati al freddo metallo delle paratie potevano avvertire il battito delle macchine e lo sciacquio delle eliche. Per la maggior parte i fanti se ne stavano accucciati sulle borse tattiche o sugli zaini o cercavano un po' di riposo nelle amache. Si gettarono coperte sopra i pastrani per tenersi caldi. Soltanto pochi conversavano o giocavano a carte. Nessuno parlottava di buon umore come avveniva durante la maggior parte delle traversate.

Gli sprazzi delle onde arrivavano fino alle ali di plancia del *Léopoldville* mentre ci fu il cambio delle vedette. Assieme all'ufficiale di rotta, al timoniere e al resto del personale di plancia, anche il comandante avrebbe dovuto essere sostituito. Invece Limbor rimase al suo posto, come aveva fatto di solito durante le traversate della Manica dal giorno dello sbarco.

A sette ore dalla partenza, il vento e il mare attorno al convoglio raggiunsero forza 6. I 2235 uomini del *Léopoldville* si trovavano ormai a sole venticinque miglia a nord, e lievemente a est, di Cherbourg.

Per oltre un terzo di essi restavano meno di due ore di vita.

Per quanto la Germania continuasse rapidamente e rabbiosamente a costruire sommergibili nell'inverno 1944-45, gli alleati li affondavano non appena essi lasciavano la banchina. Il sottotenente di vascello Gerhard Meyer sapeva senza dubbio di avere i giorni contati. L'*U-486* di Meyer era uno dei pochissimi sommergibili in agguato nella zona della Manica. Di giorno stava adagiato sul fondo, affiorava soltanto di notte ed era continuamente perseguitato da numerosissimi cacciatorpediniere e aerei antisom.

Completato nove mesi prima della partenza del trasporto belga per il suo ultimo viaggio, quel sommergibile era dell'ultimo modello, il tipo VII-C. Era munito di uno snorkel retrattile che gli consentiva di rimanere immerso per lunghi periodi. Non doveva più emergere e rimanere visibile per ricaricare le batterie. Il tubo snorkel scaricava all'aria i fumi dei motori diesel e il sommergibile poteva incrociare a 14 metri di profondità, a quota periscopio, per giorni e giorni.

Dopo il lungo viaggio dalla sua base in Norvegia, Meyer, che stava studiando la situazione al periscopio, avrebbe preferito trovarsi da qualunque altra parte ma non nelle fredde acque della costa normanna in quella vigilia di Natale. Erano ormai le 17.45: faceva già buio, con un residuo di luce riflesso dalle nuvole all'ovest. Il mare era mosso, sotto una brezza tesa.

Abbassate le manopole d'acciaio zigrinato del periscopio, Meyer appoggiò la fronte all'oculare e osservò la situazione: il cielo era di un grigio gravido di tempesta, le nuvole sparse che cambiavano continuamente forma riflettevano gli ultimi raggi del sole morente. Raffiche di pioggia mista a neve, spinte dal vento della tempesta in arrivo, spazzavano le onde, cambiando direzione a ogni momento. Il mare in tumulto ricopriva talvolta l'estremità emersa del periscopio.

Facendo ruotare lo strumento, Meyer diede un'occhiata verso la costa, distante circa cinque miglia. All'interno del porto protetto di Cherbourg, le luci della città ammiccavano nell'oscurità che si infittiva. Meyer girò di nuovo il periscopio verso l'Inghilterra e a questo punto avvistò qualcosa.

Individuò le sagome di due grosse navi e di un paio di caccia. C'erano anche parecchi altri battelli, più piccoli, che prese per unità da sbarco carri armati americane. Il tiro doveva essere rapido e preciso, non vi sarebbe stata l'occasione per un secondo tentativo. Meyer aveva un salutare rispetto per i caccia, perché sapeva che gli sarebbero arrivati addosso un minuto dopo il lancio.

«Tubi uno e due pronti», ordinò a bassa voce.

Alle 17.56 Meyer prese di mira la più grossa nave del convoglio. La prua del sommergibile si spostò quasi impercettibilmente, mentre il comandante l'allineava per il lancio. Poi diede l'ordine e gridò: «Rientra periscopio e immersione! Presto! Presto! A tutta forza verso la costa, per scrollarci di dosso quei cani da guardia!»

Meyer non perse tempo a osservare la distruzione di vite causata dai suoi siluri. Quel che sapeva per certo era che un siluro aveva mancato il bersaglio, ma fu soddisfatto quando udì la sorda esplosione di quello che aveva fatto centro.

«L'abbiamo colpita», annunciò all'equipaggio, che scoppiò in applausi.

Un soldato inglese a bordo del trasporto belga era di vedetta nella coffa dell'albero di poppa. Alle sei del pomeriggio precise gridò ai serventi del pezzo da 100: «Ehi, gente, ho appena avvistato la scia di un siluro!»

«Sei sicuro?» gli urlò un giovane sottotenente.

«Ho visto la scia.»

«Tieni gli occhi aperti...»

«Un'altra, un'altra!» lo interruppe la vedetta. «Siluro a dritta!»

Là sotto, nelle viscere del trasporto, la maggior parte dei soldati dormiva quando il siluro esplose nella stiva numero quattro di poppa sulla dritta. Rivetti e bulloni schizzarono via come proiettili. Centinaia di uomini morirono senza nemmeno sapere che cosa li avesse colpiti. Gente in coperta giurò di aver visto corpi smembrati volare in aria.

Quasi tutti gli uomini assegnati ai comparti G-4 e F-4 non furono più visti.

Il comparto G-4 era occupato da 185 uomini. Immediatamente sopra, nel comparto F-4, 170 soldati dormivano nelle amache. Le putrelle d'acciaio

che sostenevano le paratie si piegarono. Il ponte F sprofondò sul ponte G, travolgendo le scale di stiva e precludendo ogni via di scampo. Le grida di dolore e di panico furono rapidamente soffocate dalla tremenda irruzione dell'acqua nello scafo. Centinaia di uomini furono travolti dal mare nell'improvvisa oscurità. Si calcola che 315 persone siano morte sul colpo. Meno di una ventina riuscirono a raggiungere i ponti superiori. Uno, che non sapeva nuotare, fu trascinato fuori in mare attraverso la falla del siluro e fu ripescato da altri commilitoni che l'avevano avvistato da un ponte scoperto.

Walter Blunt, della compagnia L, udì le urla e le grida soffocate soltanto quando emerse con la testa fuori dell'acqua. I rottami tutt'attorno puzzavano di olio e di esplosivo. Si trovò bloccato in un foro del ponte superiore. Era fuori con la testa e le spalle, ma non riusciva a liberarsi. Le onde cominciavano a investirlo mentre la nave iniziava ad affondare sotto di lui: l'acqua sporca saliva sempre più alta e gli faceva trattenere il respiro, finché non si sentì svenire. Stava pensando: che razza di modo di morire, quando una luce gli illuminò il volto e il suo comandante di compagnia, il capitano Orr, si chinò su di lui.

«Dammi una mano, figliolo, andrà tutto bene.»

Blunt fu tirato fuori e aiutato a uscire all'aria aperta, dove lo deposero nell'unica lancia che trasportava soldati feriti sopravvissuti all'esplosione. Dei 181 uomini della compagnia di Orr. 74 erano rimasti uccisi e 61 feriti.

Walter Brown della compagnia F deve la vita al mal di mare. Sentendo gli effetti del moto ondoso, era uscito dal suo comparto e si era arrampicato fino a un gabinetto vicino alla coperta, dove sperava di potersi liberare lo stomaco. Non si era ancora avvicinato a un lavandino che il siluro colpì. Perse i sensi, ma si riprese sotto un getto d'acqua che proveniva da un tubo spaccato in alto sulla paratia. Si salvò saltando sul ponte di una piccola nave che era arrivata sottobordo al *Léopoldville.* mentre il trasporto cominciava ad affondare. Fu l'ultimo uomo ad abbandonare la nave senza saltare in acqua.

Della compagnia F si salvarono soltanto Brown e altri cinque. Centocinquantatré affondarono con la nave.

Il sergente maggiore Jerry Crean della compagnia B stava giocando a carte quando avvertì l'urto e la nave si fermò lentamente. Senza avere ricevuto ordini, Crean radunò i suoi dodici uomini e li guidò in coperta, ordinando loro di restare uniti, finché non fosse tornato con i salvagente per tutti. Alle sette, un'ora dopo il siluramento, gli dissero che gli aiuti stavano

arrivando. Battelli di soccorso e rimorchiatori stavano sopraggiungendo dal vicino porto per trainarli al sicuro. Ma quando il trasporto sbandò di dieci gradi, il sergente si rese conto per la prima volta che «questa dannata bestia sta affondando».

Finalmente, quando fu dato l'ordine di abbandonare la nave, se mai venne impartito, fu annunciato in fiammingo o in francese e nessuno lo tradusse. Se gli ufficiali americani avessero saputo prima che la nave stava affondando, sarebbero state salvate molte più vite.

Molti ufficiali del trasporto fecero il possibile per salvare la nave e per mantenere l'ordine, ma l'improvvisa e inaspettata tragedia fu troppo per loro. L'equipaggio congolese perse pochissimo tempo, raccolse i propri averi e si diresse alle lance. Il medico di bordo, dottor Nestor Herrent, offrì i suoi servigi al medico inglese della nave, maggiore Mumby, e ai sanitari della 66ª divisione. Le sue due infermiere lo avevano già abbandonato, allontanandosi con una delle prime lance. Il personale sanitario lavorò di concerto per far fronte alla marea crescente di feriti trasportati in infermeria.

In plancia, il comandante Charles Limbor appariva fin troppo calmo. Alcuni dissero che era in stato di shock. Non sembrava essersi reso conto dell'enormità della situazione. Un poco alla volta, si sforzò di riprendere il controllo quando divenne evidente che la nave stava per affondare. Ma non ci riuscì del tutto.

Informato che l'acqua saliva rapidamente nella sala macchine, ordinò di spegnere i motori. Convinto che i rimorchiatori fossero in arrivo per trainare la nave alla spiaggia, ordinò di calare l'ancora per evitare che andasse alla deriva con la marea. Un errore di giudizio che fu moltiplicato da mille altri errori in quella tragica notte.

Sulla coperta regnavano al tempo stesso confusione e calma: tra i soldati incolumi della divisione Panther, alcuni stavano schierati in formazione sul ponte in attesa di ordini, altri vagavano incerti sul da farsi. Venne detto loro soltanto di starsene buoni ad aspettare e di lasciare lavorare l'equipaggio.

Osservarono divertiti i congolesi di bordo che cercavano di calare le lance e qualcuno applaudì, pensando che fossero per loro, ma il divertimento si trasformò in rabbia quando divenne evidente che i congolesi stavano abbandonando la nave per conto proprio. Un paio di lance si capovolsero rovesciando gli occupanti in mare. Nessuno dei congolesi tentò di soccorrere i passeggeri: si allontanarono subito a forza di remi, portandosi dietro ba-

gagli, radio, effetti personali, addirittura un pappagallo in gabbia e abbandonando la nave senza nessuno che sapesse come mettere a mare le lance rimaste e le zattere. I soldati giurarono anche di aver visto ufficiali con i galloni dorati sulle maniche delle giacche allontanarsi con l'equipaggio. Tutti furono d'accordo nel dichiarare che l'equipaggio aveva portato via parecchie lance, quando una sola sarebbe stata sufficiente per imbarcarli tutti.

Parecchi soldati rimasero uccisi o feriti nel tentativo di liberare le lance dai loro sostegni e dalle gru. Molti tentarono di tagliare le sagole che trattenevano le numerose zattere, ma non avevano coltelli adatti. I soldati riuscirono comunque a mettere a mare una lancia, che però si riempì rapidamente di uomini dell'equipaggio sotto gli occhi degli americani esterrefatti e increuli.

Il comandante Limbor non fece e non disse nulla per tutto il tempo. Pur essendo di solito un ufficiale rigido che pretendeva disciplina, rimase muto, senza fare il minimo tentativo di assumere il comando. A cinquant'anni di distanza, i superstiti maledicono ancora Limbor e il suo equipaggio di belgi e congolesi.

Il sergente Gino Berarducci della compagnia I ricevette l'ordine da un ufficiale inglese di scendere in una lancia e ritiene che quella sia stata l'unica imbarcazione che lasciò il *Léopoldville* con a bordo soldati americani illesi.

Un rapporto dell'ispettore generale americano affermò, quindici anni dopo: «Non v'è ombra di dubbio che gli uomini dell'equipaggio del *Léopoldville* furono negligenti nell'adempimento del loro dovere. Non rimasero al loro posto a istruire i passeggeri. a riferire sulle condizioni della nave e a mettere a mare le lance di salvataggio. Sembravano interessati soltanto a loro stessi».

Anche i comandanti delle altre navi dovettero rimanere confusi. Mentre i caccia inglesi correvano dappertutto lanciando bombe di profondità, il trasporto truppe *Cheshire* rimase immobile per quasi un'ora a meno di duecento metri dal *Léopoldville.* Gli uomini sulla nave inglese pensarono di aver udito una sorda esplosione in distanza, poi parve loro che l'altra nave trasporto stesse cominciando a sbandare. Gli ufficiali non si resero conto della spaventosa catastrofe che si stava svolgendo sotto i loro occhi, e nemmeno della crisi imminente. Rimasero semplicemente a guardare nell'oscurità la nave colpita, finché il *Cheshire* non virò per entrare a Cherbourg. Poco dopo la nave belga si perse nell'oscurità e gli inglesi dedicaro-

no la loro attenzione alle luci del porto.

Se i rimorchiatori fossero giunti in tempo, il *Léopoldville* avrebbe ancora potuto essere portato ad arenarsi, perché distava soltanto cinque miglia dalla costa. Ma le comunicazioni non funzionavano. Tutti stavano festeggiando la vigilia del Natale e ben poco personale era in servizio. Tutte le imbarcazioni potenzialmente utili per i soccorsi erano alla fonda, con gli equipaggi in licenza. I bar e i ristoranti della città erano pieni di gente che faceva festa. Lampadine tremolanti e decorazioni festive incorniciavano le vetrine dei negozi, mentre militari e popolazione civile celebravano l'ultimo Natale di guerra. Non potevano sapere che a poca distanza dalla costa si stava lottando fra la vita e la morte.

Trascorsero trenta minuti prima che il capitano di fregata John Pringle, comandante del *Brilliant* e caposcorta del convoglio, avvertisse le autorità portuali di Cherbourg: «*Imbarchiamo superstiti, urge assistenza.*»

Limbor, che aveva atteso troppo prima di dare l'ordine di abbandonare la nave, aveva condannato la sua unità a diventare un cimitero di guerra.

Gli ufficiali del posto di controllo all'ingresso del porto rimasero esterrefatti di fronte all'inattesa richiesta. «*Superstiti di che cosa?*» chiesero.

«Léopoldville *silurato. Urge assistenza.*»

Dal trasporto belga non venne alcun messaggio.

A terra, la burocrazia militare regnava sovrana. I dispacci venivano inviati, ricevuti e inoltrati. Gli ordini venivano impartiti ma non trasmessi. Gli ufficiali di grado più elevato che stavano partecipando ai festeggiamenti non potevano essere disturbati. Finalmente, alcuni uomini decisi cominciarono ad assumersi la responsabilità delle operazioni di soccorso, uomini come il tenente colonnello Tom McConnell a Fort L'Ouest, all'ingresso del porto.

McConnell era stato un uomo d'affari di successo nell'Indiana prima della guerra, e non misurò le parole nel descrivere la situazione ai propri superiori. Fece diventare incandescenti le linee telefoniche con il suo linguaggio pittoresco, pretendendo, supplicando, alzando la voce allo stesso modo con sergenti e generali nel tentativo di mettere in moto i soccorsi. Avvertì senza mezzi termini il generale comandante del porto che si assumeva personalmente la responsabilità di fare uscire i mezzi di soccorso. Quando, grazie agli sforzi di McConnell, alcuni rimorchiatori dell'esercito uscirono dirigendosi verso la nave in affondamento, erano trascorsi ormai cinquanta minuti.

Il guardiamarina Natt Divoll, l'ufficiale di marina di servizio a Fort L'Ouest, non ebbe miglior fortuna finché non si mise in contatto con il capitano di corvetta Richard Davis. Quando ricevette la telefonata di Divoll dal forte, il capitano non si limitò ad accorciare gli iter burocratici, ma li saltò addirittura. Meno di cinque minuti dopo avere saputo della situazione del trasporto belga, fece salpare due motosiluranti in suo soccorso, e due minuti dopo ne fece partire una terza. Poi spedì alcuni ufficiali in città a mobilitare i marinai e i soldati che si trovavano nei bar. Pochi minuti dopo le sette di sera, Davis aveva praticamente ordinato la mobilitazione di Cherbourg.

Poco dopo arrivarono alle banchine le prime lance con l'equipaggio congolese e cominciarono gli interrogatori. Gli ospedali furono avvertiti e vennero predisposti cibo e letti. Si stavano finalmente coordinando i soccorsi.

La gente sulla costa cominciò a rendersi conto che stava accadendo una sciagura, ma i soldati a bordo del *Léopoldville* non erano ancora stati avvertiti che la nave stava affondando sotto i loro piedi.

Con una manovra precisa e brillante, il capitano di fregata Pringle afferrò il toro per le corna e portò il suo caccia sottobordo al trasporto belga. Pringle, che aveva soltanto trentanove anni, ne aveva trascorsi ventidue in mare. Mentre si avvicinava alla nave, i suoi uomini lanciarono cavi di ormeggio. Non essendoci marinai belgi ad afferrarli, ci pensarono i soldati e ben presto il caccia inglese fu assicurato al trasporto truppe grazie all'intervento dei soldati americani, dei cannonieri inglesi di bordo e dei marinai del *Brilliant,* che erano saltati sul *Léopoldville.*

Le onde sbattevano la piccola nave da guerra contro il trasporto molto più grosso. Le lamiere si ammaccarono stridendo come per protesta, mentre i due scafi raschiavano l'uno contro l'altro e Pringle si rese conto che non potevano rimanere per troppo tempo ormeggiati fianco a fianco. Eppure gli sguardi preoccupati dei soldati ammassati a bordo gli fecero passare la voglia di staccarsi al più presto.

Avrebbe mantenuto le due navi a contatto il più a lungo possibile senza ridurre il suo *Brilliant* a un rottame. Ben presto i suoi uomini cominciarono a esortare i soldati.

«Salta, americano, forza!»

L'abbandono nave avvenne in modo caotico. Non c'erano ufficiali a dirigere i movimenti, e il compito di organizzare l'operazione ricadde sui sottufficiali e i graduati. Mentre la nave sbandava sempre più, i soldati co-

minciarono a rendersi conto che le probabilità che il *Léopoldville* restasse a galla diminuivano di minuto in minuto. Quelli che erano ancora sotto coperta furono fatti salire all'aperto, e si ammucchiarono sotto la sferza del vento, con i pastrani abbottonati fino al collo. La maggior parte aveva ancora lo zaino, il fucile e l'elmetto.

Il buio e il freddo della notte, il mare mosso, le onde che facevano ballare il piccolo cacciatorpediniere lungo la fiancata come una barchetta giocattolo, avevano atterrito i giovani soldati ammassati in coperta, per i quali il salto sul caccia costituiva un'impresa terrificante. La situazione era ulteriormente aggravata da quelli che, calcolando male la distanza, finivano in acqua fra le due navi e venivano crudelmente schiacciati fra le murate d'acciaio dei due scafi spinti a contatto dalle onde.

Alle 19.20 il *Brilliant* era riuscito a prendere a bordo quasi settecento soldati della 66ª divisione. Le altre unità della scorta, l'*Anthony*, l'*Hotham* e la *Croix de Lorraine* avevano rinunciato alla caccia al sommergibile e stavano dirigendo verso il porto. Non avendo ricevuto messaggi di danni dalla nave belga, non sapevano che il trasporto truppe stava correndo il rischio di affondare.

Pringle era sempre più preoccupato per la propria nave. Gli urti continui fra le due unità avevano fatto schiodare alcune lamiere dello scafo e il suo direttore di macchina aveva comunicato in plancia che s'erano manifestate vie d'acqua e che per il momento le pompe riuscivano a contenere l'allagamento, anche se il livello all'interno continuava a salire. Il suo marconista riferì di avere ricevuto messaggi dalle motosiluranti e dai rimorchiatori che stavano accorrendo.

«Molla i cavi di ormeggio con il *Léo*», gridò Pringle all'ufficiale che dirigeva in coperta le operazioni di salvataggio.

Bob Hesse, il sergente di New York che comandava il plotone armi pesanti, assieme a un gruppo dei suoi uomini riuscì a portarsi a prua, fino alla catena dell'ancora sul castello. Dal caccia inglese qualcuno gridò loro: «Forza yank, stiamo mollando, meglio che saltiate adesso! Sarà l'ultima possibilità!»

Hesse vedeva che ormai due terzi del trasporto erano sott'acqua. La prora si era sollevata al punto che sembrava fra le nuvole. Il sergente guardò i suoi uomini, fra cui Alex Yarmosh, Ed Riley e Dick Dutka e disse: «Andiamo, si salvi chi può».

Si misero tutti in piedi sull'impavesata, attendendo che un'onda sollevasse il *Brilliant* alla distanza giusta per il salto, forse per l'ultima volta.

Quando il caccia si avvicinò, saltarono insieme, tutti e sei, e arrivarono sani e salvi. Per Hesse era stato come saltare dall'Empire State Building.

I marinai inglesi troncarono a colpi d'ascia i cavi d'ormeggio e il *Brilliant* si staccò dal *Léopoldville*. Il capitano di fregata Pringle aveva programmato di dirigersi a Cherbourg e sbarcare i superstiti recuperati prima di tornare per un'altra operazione. Non credeva che il trasporto belga sarebbe finito in fondo alla Manica prima che egli potesse lasciare nuovamente il porto.

Arrivò il grosso rimorchiatore di soccorso *ATR-3* e si affiancò sul lato opposto della nave condannata. Il suo comandante, Stanley Lewandowski, stava imprecando come un turco contro le onde che stavano già chiudendosi sulla poppa del trasporto. Era furibondo.

Per due volte aveva cercato di affiancarsi prima che la nave affondasse, ma era stato ostacolato dalle gru delle lance sporgenti dalle murate. Se l'equipaggio belga fosse rimasto a bordo per qualche minuto di più e avesse manovrato le lance a dovere, le gru sarebbero state rientrate e Lewandowski avrebbe potuto affiancarsi direttamente alla battagliola.

Il suo operatore radio, sottocapo Hugh Jones, cercò di mettersi in contatto con il *Léopoldville*, ma senza risultato. Lewandowski era rimasto altrettanto frustrato da un reparto di duecento soldati sull'attenti sul castello di prua. Tutte le esortazioni a saltare a bordo furono ignorate. In seguito, mentre li ripescavano dalle acque, qualcuno rivelò che un ufficiale aveva vietato loro di saltare. Ora la nave belga stava inabissandosi sotto i suoi occhi.

«Tirate a bordo quei poveri ragazzi!» gridò al suo equipaggio mentre, aggrappato alle caviglie della ruota del timone, pilotava delicatamente il suo grosso rimorchiatore attraverso il mare di teste che affioravano fra i rottami. Tre dei suoi uomini saltarono in acqua per aiutare i soldati intirizziti e sfiniti a salire a bordo.

Quella notte ci furono molti eroi che persero la vita per salvare quella degli altri. Uno di essi fu il colonnello Ira Rumburg, la cui vedova non seppe com'era morto finché il sergente Jerry Crean non glielo rivelò cinquant'anni più tardi.

Rumburg, un gigante alto due metri, che pesava 113 chili, si era legato a una fune e per un'ora, mentre la nave affondava lentamente, si era calato ripetutamente nella stiva ed era risalito con un uomo sotto ciascun braccio.

Crean calcolò che il colonnello era sceso più di dieci volte prima che il trasporto affondasse di poppa, trascinandolo con sé.

La morte del capitano Hal Crain sembra una leggenda. Si tuffò nell'acqua oleosa nel buio delle stive demolite, riportando su dai comparti allagati, uno dopo l'altro, gli uomini, semiannegati e feriti. Sono decine i soldati che dicono di essere stati salvati da lui. Hal Crain non sopravvisse e non poté essere ringraziato dagli uomini che aveva riportato alla vita. La sua decorazione alla memoria, la Soldier's Medal, fu consegnata alla vedova e al figlioletto.

La stessa decorazione fu conferita anche a Crean per avere contribuito quella notte a salvare vite umane. Aveva guidato i suoi uomini giù per la fiancata lungo una scaletta di corda e aveva nuotato attorno a loro per tenerli uniti. Aveva raccolto zainetti e rottami galleggianti in acqua, ordinando ai suoi di aggrapparsi a tutto ciò che stava a galla. Non riuscì mai a dimenticare quei pochi che non ce la fecero e si lasciarono andare, scomparendo nell'oscurità.

Il caporale Steve Lester della compagnia K sacrificò la sua vita per salvare quattro ragazzi intrappolati come lui in una cabina vetrata in coperta, mentre la nave affondava. Fracassò a pugni un finestrino e li sollevò uno per uno gettandoli all'aperto. Ma non ebbe la forza di tirarsi fuori a sua volta. La sua Soldier's Medal alla memoria fu consegnata alla moglie, che aveva tre bambini piccoli.

Il cannoniere puntatore inglese Bill Dowling aiutò a estrarre da un boccaporto molti uomini rimasti intrappolati sotto coperta. I feriti furono trasportati in infermeria da Dowling e dai suoi camerati.

Il sergente Albert Montagna si distinse aiutando il colonnello Rumburg e il capitano Crain a tirare fuori dall'inferno una ventina di uomini, prima di ritrovarsi a galla nell'acqua gelida accanto alla nave.

Nell'infermeria, medici e assistenti di sanità rimasero al loro posto a lavorare sui feriti. Quelli in barella furono portati fuori e deposti in coperta. Alcuni ebbero la possibilità di essere calati sul *Brilliant.* Molti altri furono letteralmente gettati sui ponti dei rimorchiatori e di una corvetta della guardia costiera. Alcuni feriti, distesi in coperta, furono portati via dalle acque quando la nave affondò. Affondarono anch'essi come sassi, legati com'erano alle barelle e impossibilitati a muoversi.

L'eroismo di quanti scesero nella stiva colpita per tirarne fuori i feriti, i racconti di quelli che saltarono in acqua e furono salvati dagli sforzi dei soccorritori non potranno essere mai dimenticati dai soldati della 66ª che

sono ancora in vita.

Tranne gli sforzi eroici di alcuni per salvare i feriti e chi era rimasto bloccato sotto coperta, nessuno degli ufficiali prese una decisione o diede ordini. Non erano addestrati per una tragica eventualità come quella, e si sentirono perduti e impotenti come i loro soldati. Tuttavia, il comportamento delle truppe a bordo del *Léo* nelle due ore che precedettero l'affondamento viene ricordato negli annali militari come uno dei migliori esempi di disciplina. Tutti rimasero ciecamente ubbidienti, in attesa di ordini che non giunsero mai.

Un rombo cupo salì dallo scafo del *Léopoldville* quando l'acqua fredda raggiunse le caldaie, facendole esplodere. La prua si sollevò scricchiolando e gemendo e cominciò a girare su se stessa a spirale, mentre la nave cominciava la sua discesa verso l'abisso e gli uomini cadevano dalla coperta come le foglie dagli alberi. Alle 20.30 il trasporto scomparve di poppa sotto le nere acque con un enorme sibilo di vapore.

Si calcola che oltre un migliaio di uomini siano rimasti a galla nell'acqua a una temperatura di 8-9 °C. Molti furono travolti dal gorgo della nave che sprofondava, compreso il comandante Limbor, la cui salma non fu mai più ritrovata. Soltanto a questo punto si diffuse il panico fra gli uomini che lottavano per restare vivi nell'acqua fredda. Quelli che non sapevano nuotare si aggrapparono a chi nuotava e li trascinarono sotto.

Il clamore ricordava quello che si alza da uno stadio di calcio affollato. Centinaia di uomini urlavano, chiedendo aiuto a Dio. Molti invocavano la mamma. Altri maledicevano i responsabili di quella tragedia. Moltissimi furono quelli che cedettero e si lasciarono morire oppure annegarono. I sopravvissuti ebbero per molti anni l'incubo di quella orribile notte.

Vince Codianni, della compagnia K, era uno dei molti uomini rimasti bloccati in un locale vetrato sul ponte quando la nave sbandò a sinistra e cominciò ad affondare. Codianni fu trascinato sott'acqua quando l'uniforme si impigliò in una sporgenza. Forte nuotatore, riuscì a liberarsi e a tornare a galla, ma non incolume. Aveva perso gli incisivi, aveva la lingua tagliata in due e il collo e le braccia lacerati dalle schegge.

Incredibilmente, Codianni sopravvisse per due ore nell'acqua fredda, con l'uniforme incollata al corpo, ascoltando le grida di aiuto che lentamente svanivano nella notte. Fu ritrovato e preso a bordo più morto che vivo da un rimorchiatore francese.

Il soldato Edwin Phillips, della compagnia comando, fu ripescato e de-

posto sulla coperta di uno spazzamine della marina. Convinto che fosse morto, un marinaio lo toccò con un piede. «Tu non puoi essere vivo», gli disse.

«Sono vivo come te», mormorò debolmente Ed.

«Be', meno male», ribatté il marinaio, «non è previsto il recupero dei morti.»

Inutile dire che Phillips visse ancora sano e a lungo.

Gli equipaggi dei rimorchiatori, delle corvette della guardia costiera e dei pescherecci francesi lavorarono come pazzi a raccogliere quella massa di uomini in lotta contro il freddo, le onde e la morte. Chi non annegava veniva rapidamente sopraffatto dall'ipotermia. Freddo e stanchezza li sfinivano, oltre ai pastrani inzuppati d'acqua e agli scarponi che soltanto in pochi avevano avuto la presenza di spirito di togliersi. Stremati e intontiti al limite dell'incoscienza, ben pochi ebbero la forza di salire da soli a bordo delle imbarcazioni di soccorso. Quasi tutti furono salvati da marinai e pescatori che li sollevarono di peso quasi morti oppure si gettarono in mare per aiutarli.

Lewandowski mantenne il suo rimorchiatore sul posto. I suoi raccolsero settanta superstiti prima che le grida nella notte si affievolissero, e a malincuore virò per tornare in porto. Le prime imbarcazioni giunte a Cherbourg avevano a bordo anche alcuni morti. Quelle che rientrarono in seguito ne avevano molti di più. Con il trascorrere del tempo, un numero sempre minore di ripescati era ancora vivo, mentre quello dei morti cresceva in modo impressionante.

Una volta a terra, sulla banchina, un gran numero di superstiti della 66ª fu lasciato a cavarsela da solo. Alcuni furono sistemati in attendamenti o in caserme o edifici che offrivano riparo contro il freddo della notte. A centinaia furono portati negli ospedali, ed erano quelli semiassiderati e sotto shock. I morti furono allineati lungo la banchina. Gli assistenti di sanità passarono da un corpo all'altro, controllando se vi fossero ancora segni di vita. Erano accompagnati da un prete che controllava le piastrine di riconoscimento e assolveva *in articulo mortis* i cattolici.

Dell'equipaggio del *Léopoldville*, il comandante Limbor fu l'unico ufficiale che perse la vita. Morirono anche il carpentiere di bordo e tre congolesi. Dato che l'ammiragliato si rifiuta tuttora di diffondere informazioni sull'affondamento, non si sa quanti inglesi a bordo morirono. La 66ª divisione Panther fu decimata. Furono salvati oltre 1400 uomini, circa 300 mo-

rirono nell'esplosione del siluro, altri 500 perirono in seguito in acqua. Il bilancio ufficiale è di 802 morti.

Fu una tragedia aggravata dal destino, da errori di valutazione, sbagli grossolani e ignoranza. Se l'evacuazione della nave fosse stata condotta nel modo giusto, centinaia di famiglie non avrebbero ricevuto il telegramma di notifica del decesso dei loro cari.

Le inchieste ufficiali furono numerose, ma limitate. Ai parenti fu detto semplicemente che figli o mariti erano morti oppure risultavano dispersi in azione. Ben pochi si resero conto della cruda verità della loro perdita. Il caso del *Léopoldville* fu messo a tacere e il naufragio è sepolto negli archivi ufficiali.

Fatta eccezione per i morti trasportati negli Stati Uniti per la sepoltura, le salme recuperate giacciono nel cimitero della spiaggia Omaha, in Normandia. All'interno del recinto si trova anche un colonnato cerimoniale, detto il Giardino dei dispersi, che onora i 1557 soldati americani le cui salme non furono mai recuperate. Sul retro, incisi su una parete, si trovano i nomi dei dispersi che riposano ancora sul fondo della Manica con il trasporto truppe belga.

Ci sono due cose che i superstiti del naufragio vorrebbero vedere, prima di raggiungere i loro camerati che li hanno preceduti. Una è un monumento al cimitero nazionale di Arlington, che onori gli 800 morti con la nave. L'altra è un francobollo dedicato alla loro memoria.

Sarebbe chiedere troppo al nostro governo riconoscere il loro sacrificio?

Il sommergibile che provocò questa terribile tragedia, l'*U-486*, venne a sua volta affondato dal sommergibile inglese *Tapir* quattro mesi dopo. Il sottotenente di vascello Gerhard Meyer e tutto il suo equipaggio perirono.

Soltanto sulla corazzata *Arizona*, affondata nell'attacco giapponese contro Pearl Harbor, ci fu un numero di morti maggiore che sul *Léopoldville*. Il trasporto truppe fu seguito da vicino in classifica dallo sfortunato incrociatore americano *Indianapolis*, silurato nel Pacifico con la perdita di 783 vite.

II
Maledizione, ancora un insuccesso
Luglio 1984

Qualche volta è difficile disgiungere la realtà dal lato comico delle cose. A dispetto dei piani accuratamente predisposti dai topi e da Cussler, la se-

conda fase della spedizione del 1984 nel mare del Nord si sviluppò e si concluse come un'opera comica prodotta e messa in scena dai ricoverati di un manicomio. Se avessi saputo prima dell'insuccesso che sarebbe toccato a Cherbourg all'equipaggio della NUMA sull'*Arvor III*, avrei ordinato a Jimmy Flett di proseguire per Monte Carlo.

Dopo avere ritrovato ed esaminato l'*U-21*, raggiungemmo Bridlington con un mare piatto e un bel cielo azzurro, una delle poche volte che ho visto quel porto senza nuvole. Nel corso delle mie visite precedenti, durante i progetti di ricerca della *Bonhomme Richard*, aveva piovuto incessantemente. Bridlington è una linda località di vacanze popolari, con chiassosi ritrovi e centri di divertimento; la gente è cordiale. Nelle viuzze laterali della parte vecchia le case emanano ancora un rustico fascino edoardiano.

Ho visto intere famiglie percorrere il viale della passeggiata a mare sotto una pioggia torrenziale, tutti con l'impermeabile uguale, mamma, papà e figli, compresi i marmocchi in passeggino e il cane di casa. Gente che voleva godersi le vacanze, perdio, anche se c'erano pioggia, nevischio o nebbia. Se teniamo presente che il tempo in Inghilterra è troppo spesso orribile, mi sono sempre stupito dell'inclinazione all'umorismo degli inglesi. A differenza degli abitanti di Seattle, che vivono con tutte le luci accese per novanta giorni consecutivi di cielo grigio per non farsi cogliere da crisi depressive, inglesi, scozzesi e gallesi li sopportano con un sorriso e rimangono incredibilmente di buon umore.

L'*Arvor III* si infilò nel porticciolo artificiale di Bridlington e si affiancò alla banchina sud. Bill Shea, dimagrito di parecchi chili, tornò dal mondo dei morti e squadrò dall'uscio il porto sereno e i pescherecci ormeggiati alle banchine.

«Lo sapevo, lo sapevo», commentò, riparandosi gli occhi dal sole con una mano, «sono morto e per i miei peccati mi hanno condannato a trascorrere l'eternità a Bridlington.»

«Be', per lo meno non piove», risposi io.

«Dagli ancora cinque minuti», fece Bill, guardandomi con l'aria di dire *povero fesso*, «non sai che al momento della morte si sbuca sempre attraverso un tunnel in una luce radiosa?»

Cosa potevo rispondergli? La teoria di Bill finì nel cestino dopo che il sereno rimase con noi per i quattro giorni successivi.

Approfittammo del tempo bello e del mare calmo per pendolare due giorni alla ricerca della *Bonhomme Richard* su una griglia di ricerca suggerita da un paio di veggenti. Il primato della nostra sezione maghi rimase

imbattuto, con cinque insuccessi consecutivi. Non rilevammo niente di interessante. Il fondo del mare era pulito come la tazza del gabinetto nella casa della nonna.

Bill e io accettammo un invito di Manny e Margaret Thompson, due buoni amici di Bridlington che ci avevano aiutato durante le ricerche della *Bonney Dick.* Gente splendida, con due figli dalle ampie spalle, Manny e Margaret sono proprietari di centri di divertimento popolari in Gran Bretagna e li gestiscono personalmente. Dopo tre settimane a bordo del nostro *Arvor III*, la loro bella casa ci sembrò un albergo a cinque stelle, saldamente piantato sulla terraferma senza alcuna inclinazione a rollare o beccheggiare. E la prima notte dovemmo aggrapparci alle testiere del letto, mentre il nostro sistema interno si abituava a una posizione stabile.

Telefonai a casa e feci gli auguri di buon compleanno a mia moglie Barbara. Credo proprio sia stata l'unica volta, in quarantuno anni, che non siamo stati insieme per la ricorrenza.

Margaret Thompson è una tra le più belle donne di tutto lo Yorkshire e si distingue fra tutte le belle signore delle città della costa; Manny è generoso e servizievole come un santo. Be', forse non è ancora del tutto pronto per essere canonizzato, ma è sempre un grand'uomo. Durante le nostre precedenti spedizioni alla ricerca della *Bonhomme Richard*, il nostro equipaggio scherzava sulle ragazze del posto, soprattutto quelle sopra i venticinque anni, giurando che facevano una cura di bruttezza a base di pillole. In tutta equità, le ragazze si sposano giovani, di solito con pescatori, e poi si lasciano andare. Attraenti fino ai vent'anni, sembrano perdere interesse per il loro aspetto dopo il primo figlio. La battuta che gira è che lo Yorkshire indisse una volta un concorso di bellezza, e nessuna ragazza si presentò. Allora la ciurma organizzò un proprio concorso, con in premio una buona bottiglia di scotch per l'uomo che avesse trovato la più bella ragazza sopra i venticinque anni delle contee dello Yorkshire e si fosse fatto fotografare con lei. Margaret fu esclusa perché era nata e cresciuta fuori della zona prima del matrimonio con Manny.

Il concorso l'ho vinto io. Mentre tornavo all'*Arvor III*, una mattina, dopo avere acquistato una carta nautica della costa, venni fermato sul molo da un fotografo che faceva posare i passanti con una ragazza travestita da Miss Porcellino. Pagai immediatamente quanto dovuto e non appena le foto furono sviluppate mi presentai a ritirare la bottiglia del premio. Quello che mi sorprende è che nessuno degli altri protestò.

Un amico dei Thompson invitò Bill e me a visitare la concessionaria di

una fabbrica di automobili russe. Le auto erano basate su modelli Fiat e prodotte nei pressi di Mosca. Devo confessare che da ragazzo costruivo macchine migliori con le cassette del sapone e che, al confronto, le auto di produzione jugoslava sembrano altrettante Bentley. La vernice su due portiere vicine non era uguale, i rivestimenti interni erano rappezzati come una trapunta e il motore sembrava recuperato da uno spartineve a turbina. Credo proprio che Ronald Reagan abbia studiato una di queste auto prima di inventare il programma di battere l'Unione Sovietica spingendola alla corsa verso la tecnologia.

Il giorno in cui dovevamo partire per Cherbourg e dare inizio alle ricerche dell'*Alabama* e del *Léopoldville*, Wayne Gronquist, che avrebbe dovuto arrivare da Austin, Texas, non si presentò. Lo aspettammo invano per quasi un'ora. La marea, che variava anche di tre metri e che spesso lasciava l'*Arvor III* adagiato nel fango, stava calando rapidamente. Jimmy mi disse che, se non fossimo partiti entro pochi minuti, saremmo dovuti rimanere alla banchina per le dodici ore successive.

Sfoggiai il mio talento nel prendere decisioni e dissi a Jimmy: «Il comandante sei tu, quando dici che dobbiamo andare, noi andiamo».

Jimmy fece trillare la campana della sala macchine e avviò i diesel, mentre Colin e Bill mollavano i cavi di ormeggio. Proprio come nei film, ecco arrivare Wayne, che correva come un disperato lungo la banchina. Jimmy inserì la marcia e non si voltò più. Bill e io applaudivamo Wayne, esortandolo a far presto. Fece uno scatto considerevole, tenendo presente che portava anche un grosso borsone.

Credo proprio che Wayne quel giorno abbia stabilito un primato di salto in lungo, perché saltò dalla banchina e atterrò, borsone compreso, sulla coperta del battello, giusto fra le braccia di Bill e le mie. «Ma perché diavolo sei in ritardo?» gli chiesi. «Sapevi bene che dovevamo salpare con la marea per non perdere un altro giorno.»

«Scusatemi», rispose Wayne, umile come un cane bastonato, «dovevo comprare una macchina fotografica.»

«Potevi farlo nel Texas, prima di partire.»

«Pensavo che qui l'avrei pagata meno.»

Bill osservò la macchina appesa alla spalla di Wayne. «Pensavi davvero di comprare una macchina giapponese a minor prezzo in Inghilterra che nel Texas?»

«Ma non sono meno costose fuori degli Stati Uniti?» chiese Wayne con aria innocente.

«Niente costa meno in Inghilterra», spiegò Bill, «soprattutto a Bridlington.»

«Cribbio, e io che credevo di aver fatto un affare.»

Sarà possibile sondare le profondità della mente di Wayne, ma non si riuscirà mai a sondare la sua capacità di ragionamento. Nel corso delle tre settimane successive scattò almeno cinquanta rullini di pellicola. Dopo un po' si fece furbo e non lasciò più incustodita la macchina. Sulle prime si chiese come mai avesse scattato soltanto cinque foto, messo da parte l'apparecchio per fare non so più cosa, e al suo ritorno il rullino fosse finito. Ma fu soltanto quando fece sviluppare i rallini al suo rientro a Austin, Texas, che scoprì venti foto consecutive delle sue uova della prima colazione, venti foto delle sue scarpe da barca, venti foto di un pesce morto in coperta e via dicendo.

Mentre uscivamo dal mare del Nord e attraversavamo lo stretto di Dover per entrare nella Manica, Bill era al settimo cielo. Il mare era liscio come uno stagno e nemmeno un'onda faceva ballare il nostro *Arvor III.* Fu una traversata comoda e deliziosa. Jimmy osservava con distaccato divertimento Wayne che faceva yoga sul castello di prua. Da quel momento Wayne, per gli scozzesi, divenne l'Orso Yoghi.

Avvistammo le rupi alle spalle di Cherbourg e ci infilammo in porto superando la diga foranea, il vecchio forte e mostruose attrezzature petrolifere in partenza per il mare del Nord. Jimmy aveva chiesto per radio un ormeggio nel bacino degli yacht e ci fermammo non lontano da un bell'albergo con un ristorante da buongustai. Nel corso di un'innocente conversazione con il responsabile del bacino dicemmo che eravamo arrivati a Cherbourg per cercare il vecchio corsaro confederato *Alabama.* E quando ci chiesero quando avremmo cominciato le ricerche, rispondemmo con naturalezza che l'avremmo fatto il giorno dopo.

Venuto il momento di partire, però, restammo alla banchina. Sei agenti della dogana, con il berretto tondo rosso piantato sui loro capelli bisunti, arrivarono a bordo di prima mattina e cominciarono a smontare tutto, facendo un'infinità di domande sciocche. Noi ci mordemmo tutti la lingua, ci piantammo le unghie nel palmo delle mani e collaborammo, domandandoci perché avessero scelto proprio noi per un simile trattamento. Era quello il modo di dare il benvenuto agli ospiti stranieri?

Aprirono ogni stipetto, ispezionarono ogni valigia, ogni scatola e recipiente, grande o piccolo che fosse. Controllarono la sala macchine con

specchietti da dentista, scrutando dietro ogni tubo e ogni raccordo. Gabinetti, cambusa, cabine, nulla fu trascurato. Mi stavo già aspettando una perquisizione personale. Ci chiesero il perché della presenza a bordo del sonar a scansione laterale, del magnetometro e delle apparecchiature da ripresa televisiva, insistendo per sapere tutti i particolari del loro funzionamento.

Finalmente, dopo essersi accertati che non avevamo a bordo una bomba atomica, il loro capintesta, una via di mezzo fra l'ispettore Clouseau e Ace Ventura con i baffi, mi chiese lo scopo della nostra visita in Francia. Non avendo nulla da nascondere, gli dissi candidamente che stavamo cercando il relitto del corsaro confederato *Alabama.*

A questo punto venni informato in termini perentori che non potevamo effettuare ricerche in acque francesi senza autorizzazione. Da parte di chi, chiesi. Del comandante del distretto navale locale francese, rispose Clouseau, come se stesse parlando con un essere amorfo.

Mi si gelò il sangue, e altrettanto fecero i miei terminali nervosi. Oh, santo Iddio, non la marina militare francese. Odio trattare con le marine militari, di qualunque nazione. Per quella gente, concedere a un civile il permesso di fare qualcosa di più che recarsi al gabinetto è praticamente impossibile. I subordinati che godono esclusivamente nel dire *no* prima di inoltrare la richiesta, per stretta via gerarchica, a qualche nebulosa autorità lassù nella sala del trono sono comuni come i bacilli.

Schierammo le nostre forze e partimmo al contrattacco. Wayne Gronquist si infilò gli stivali da texano e si piantò in testa il cappellaccio da cowboy fuori serie, sistemò orologio e catena nelle tasche del panciotto e andò all'attacco degli uffici dell'ammiraglio comandante il distretto marittimo di Cherbourg. Bisogna conoscere Wayne e vederlo per rendersi conto che non è il tipo da accettare un *no* come risposta. Parla a bassa voce, ha due limpidi occhi azzurri, una gran barba da cercatore d'oro e un fisico reso compatto dallo yoga. Assomiglia in modo sorprendente alle vecchie foto di Jeb Stuart, il famoso generale di cavalleria sudista.

La prima decisione del giorno fu l'assunzione di un interprete, visto che il nostro vocabolario combinato si limitava a frasi del tipo «Dov'è la banca?» e «Posso suonare il suo clacson?» Mentre me ne stavo sulla banchina, mi venne incontro un tipo che si lanciò in una conversazione in francese. Sollevai le sopracciglia, gonfiai le labbra e risposi: «*No parlez vous français*». Pensavo di avergli detto che non capivo il francese, ma in realtà gli avevo detto «*Lei* non parla francese». Non c'è da meravigliarsi se mi squa-

drò come se fossi completamente pazzo.

Dopo avere studiato Gronquist nella sua tenuta da avvocato del Texas, l'ammiraglio francese suggerì che il signore texano e i suoi amici prendessero la prima diligenza in partenza da Cherbourg. Invece Wayne salì sul primo treno per Parigi e si accampò davanti all'ambasciata degli Stati Uniti. Si comportò come Ben Franklin durante la guerra di rivoluzione e si fece ampiamente strada nei circoli diplomatici. Nel frattempo io mi feci travolgere da un'orgia di drammatica *grandeur* indicendo conferenze stampa e chiamando al telefono tutti i personaggi di rilievo che conoscevo a Washington.

A meno che non abbiano finalmente deciso di entrare a fare parte del resto del mondo, a quell'epoca non era possibile, in Francia, fare una telefonata transcontinentale con una carta di credito da un telefono pubblico. Si rifiutarono di accettare la mia carta dell'AT&T. In Inghilterra ci vuole un po' di tempo per trovare un operatore, però la telefonata viene inoltrata senza problemi. In Danimarca è sufficiente infilare una moneta d'argento da una corona, fare il doppio numero delle chiamate internazionali e dare al centralinista, che risponde sempre in inglese, il numero della carta e quello con cui si vuole parlare. E in un attimo ecco che parlo con mia moglie, come se fosse accanto a me nella cabina. In Francia no. Devi adoperare un telefono privato oppure andare in un albergo e telefonare dalla tua camera. E dato che nessun francese era disposto ad ammettere in casa un pazzo americano per fare telefonate transatlantiche dal suo telefono privato, fui costretto ad andare nell'albergo locale e a farmi fregare dalla direzione.

A questo punto cominciarono i fastidi, da tutte le parti. E, per strano che possa sembrare, tutto sommato ci divertimmo.

Mentre l'*Arvor III* se ne stava ormeggiato alla banchina del bacino degli yacht, gli elicotteri cominciarono a sorvolarci e i fotografi a sporgersi per riprenderci mentre facevamo i bagni di sole in coperta. Ce la spassammo anche a sorprendere chi ci spiava con i binocoli da auto in sosta o da dietro una diga. Un velista americano e sua moglie, il cui ketch era ormeggiato sull'altro lato del bacino, ci dissero che due francesi in uniforme dell'esercito erano saliti a bordo del nostro battello una sera in cui stavamo tutti cenando in un ristorante vicino. E aggiunse che a parer suo ci avevano messo delle «cimici», delle microspie, a bordo. Gli chiesi come facesse a saperlo e mi rispose di essere un agente investigativo a riposo della polizia di Chicago, e che di quelle cose se ne intendeva.

Cercammo dappertutto quelle microspie, ma senza trovarle. Allora cominciammo a parlare tutti con accenti bizzarri e in linguaggio inintelligibile, e a discutere dottrine economiche riguardanti l'Antartide. Le mie musicassette di dixieland jazz tornarono nello stereo, mentre Jimmy e gli scozzesi fecero commenti su quei mangiarane dei francesi, che non avevano mai vinto una guerra, il che, sono convinto, non ci pose affatto in buona luce presso la loro marina.

Una sera, dopo cena, mentre me ne stavo con Jimmy Flett in coperta ad assaporare brandy e sigari, notammo delle bolle d'aria nell'acqua illuminata dai lampioni della banchina. Tornammo in cabina ad avvertire Bill, che accese l'impianto video. Poi calammo silenziosamente in acqua la telecamera e tutti ci affollammo in trepida attesa attorno al monitor, mentre Bill accendeva i faretti collegati all'apparecchio da ripresa. All'improvviso comparvero sullo schermo le facce sorprese di due sommozzatori della marina francese, con gli occhi spalancati dietro il facciale delle maschere. Un attimo dopo erano scomparsi nel buio.

Continuavamo a chiederci che diavolo stesse succedendo. Perché ci stavano trattando come spie?

A Washington il direttore generale della NUMA, ammiraglio Bill Thompson, che era stato capo del Servizio informazioni pubbliche della marina statunitense, interpellò tutti gli ufficiali che conosceva della marina francese, chiese aiuti al Pentagono e tempestò la Casa Bianca. La situazione divenne talmente confusa che l'ambasciata francese inviò un messaggio al Dipartimento di Stato in cui si chiedva scusa per quell'incidente.

Il Dipartimento di Stato, completamente all'oscuro della nostra situazione, rispose: «Ci scusiamo anche noi».

Stando al mio agente letterario a Parigi, ero diventato il beniamino della stampa francese per tutte le mie proteste. Ero particolarmente irritato perché Jacques Cousteau imperversava nelle acque della baia di Chesapeake come se fosse stato in casa sua, senza che alcun funzionario americano facesse il benché minimo accenno a un permesso. Le autorità navali francesi erano particolarmente imbarazzate. Erano convinte di avere a che fare con una banda di sporchi cacciatori di tesori e non avevano la minima idea che la loro nemesi fosse uno scrittore di libri di avventure che erano nell'elenco dei bestseller in Francia. L'ondata pubblicitaria era diventata qualcosa che non si sarebbero mai aspettato.

Alcuni funzionari di grado abbastanza elevato del governo francese deplorarono quel che ci stava accadendo, ma dissero che non potevano farci

nulla. Io pretesi di sapere chi fosse quell'ammiraglio locale e per quale motivo avesse tanta importanza. Ero convinto che se si fosse reso conto che la nostra presenza era solo un'innocente spedizione di ricerca, senza la pretesa di prelevare oggetti o manufatti di sorta, ci avrebbe certamente autorizzato a dare inizio ai lavori. Come poteva minacciare la sicurezza nazionale della Francia l'equipaggio dell'*Arvor III*?

Mentre avvenivano queste sciocche assurdità, il nostro equipaggio trovò il tempo di fare un po' di turismo. Arrivò mio figlio Dirk, che si era preso un po' di ferie dalla Motorola, a Phoenix, Arizona: venne in aereo a Parigi e in treno a Cherbourg. Visitammo insieme le famose spiagge della Normandia, Omaha e Utah, e quelle degli sbarchi inglesi, Gold, Juno e Sword. Le coste sabbiose della Normandia, anche se furono mortali per molti che vi sbarcarono nel giugno del 1944, sono le spiagge più spettacolose del mondo, vaste distese di sabbia dorata che si stendono per chilometri e chilometri. Se non fosse per la mancanza di un clima tropicale e di acque temperate, farebbero morire d'invidia qualsiasi rivale dei Caraibi o del Pacifico.

Attraversammo il cimitero americano, perfettamente tenuto, sulle colline sopra Omaha, e leggemmo i nomi iscritti dietro le colonne del grande anfiteatro, rilevando molti morti e dispersi del *Léopoldville.*

Parlando di cose più allegre. Bill fece un'impressione indimenticabile ai buoni abitanti di Cherbourg. Entrò nella lavanderia automatica della città, mise la sua roba in una macchina e infilò le monete francesi. Fin qui tutto bene. Poi vi versò dentro mezza scatola di detergente concentrato per biancheria e, invece di starsene lì vicino ad aspettare, venne con me e Dirk a fare colazione in un piccolo simpatico bistrot.

Tre quarti d'ora dopo, mentre tornavamo alla lavanderia, girato l'angolo, ci trovammo di fronte a un enorme muro di bolle di sapone. Ci fermammo esterrefatti, come se fossimo stati in un film di fantascienza e avessimo incontrato un alieno. Il detergente concentrato era troppo e a Cherbourg ricordano ancora quell'enorme produzione di schiuma, seconda soltanto a quella causata dall'esplosione della raffineria di grasso nel 1903.

Bill si gettò coraggiosamente nella marea di schiuma e bolle e scomparve. Riuscì a raggiungere a tentoni la lavanderia, tolse la sua roba dalla macchina e tornò al battello. Ci volle un giorno e mezzo, con un idrante, per riuscire a togliere tutta quella massa di schiuma addensata e di detergente semiliquido dagli abiti.

Quando Dirk tornò da un negozio di giocattoli con un costume da pirata, Wayne si rese memorabile a sua volta: agitò la bandiera nera con il teschio e le tibie incrociate, si mise un cappellaccio da pirata e una benda su un occhio e brandì un uncino. Poi cominciò ad avvicinarsi di soppiatto agli agenti della sicurezza francese che ci spiavano, minacciandoli con l'uncino di plastica e urlando: «Aaaargh!»

Avrei dato volentieri il mio piede sinistro per leggere quello che scrissero gli agenti francesi nei loro rapporti sulle nostre attività.

Dopo due settimane di inutile lotta, mi arresi. Ormai avevo capito che non c'era niente da fare. L'ammiraglio francese si rifiutò di cedere. Giocava le sue carte con estrema stitichezza. Non riesco a ricordare come si chiamava. Piuttosto che riportare in aereo con me in Colorado i miei documenti, le carte e le proiezioni, consegnai tutto all'insegnante francese che ci aveva fatto da interprete; mi assicurò che avrebbe tenuto tutto con cura fino al mio ritorno. Ero sicuro che saremmo riusciti a chiarire tutta la faccenda nei mesi seguenti e che saremmo tornati l'estate successiva con un permesso in mano.

A parte la possibilità di mostrare le nostre chiappe nude ai funzionari della dogana alla partenza dal porto di Cherbourg, non riuscii a impedirmi di averla vinta nell'ultima partita. Dato che una ricerca con il sonar a scansione laterale dell'*Alabama* avrebbe richiesto una griglia piuttosto vasta, non potevamo rischiare di farci sorprendere sul fatto, perché la marina militare francese ci sarebbe piombata addosso prima di mezzogiorno. Ma pensai che trovare in breve tempo un relitto delle dimensioni del *Léopoldville* sarebbe stato tutt'altro che impossibile. Pagati i diritti di ormeggio e mollate le cime, salpammo prima del levar del sole verso il punto in cui avrebbe dovuto trovarsi. Giocare a gatto e topo con le autorità governative in un Paese straniero non è cosa da dilettanti, e io ero ingenuo come un ragazzotto di campagna davanti a un grattacielo di Fargo, Nord Dakota. Il trucco stava nell'individuare il trasporto belga, identificarlo e filarsela uscendo dalle acque territoriali francesi verso l'Inghilterra. Anche se non c'erano elicotteri sulle nostre teste e non avevamo scoperto alcun binocolo puntato nella nostra direzione, ero più che sicuro che eravamo osservati a ogni metro della nostra navigazione. Se l'*Arvor III* fosse stato seguito, avremmo lasciato perdere, sparendo oltre l'orizzonte alla volta dell'Inghilterra.

Il nostro unico vantaggio era che Wayne e io avevamo richiesto il per-

messo di fare ricerche soltanto sull'*Alabama*. Non avevamo fatto parola del *Léopoldville*. E, visto che il nostro battello si allontanava dalla tomba del corsaro confederato con rotta a ovest verso Weymouth, in Inghilterra, speravo che i funzionari francesi si convincessero che avevamo rinunciato e stavamo abbandonando per sempre Cherbourg.

Stranamente, il *Léopoldville* è indicato male sulle carte nautiche della zona di Cherbourg. È segnato un grosso relitto circa un miglio verso nord, ma la sua posizione non è quella in cui trovammo lo sfortunato trasporto truppe. Decisi di prendere per vangelo la posizione indicata dall'ammiragliato e di iniziare i lavori da quel punto.

Non avevo intenzione di mettere a mare il sonar a scansione laterale. Se un elicottero o una motovedetta veloce ci avessero avvistati, sarebbe occorso troppo tempo per ritirare tutto a bordo e spegnere l'impianto prima che si rendessero conto di quello che facevamo. Saremmo stati colti letteralmente con le mani nel sacco.

Siccome stavamo cercando un oggetto lungo circa 150 metri e largo 18, mi arrischiai a usare soltanto l'ecoscandaglio di dotazione. Questo però richiedeva che passassimo quasi direttamente sopra il relitto per poterlo registrare. Per di più rinunciai alla nostra routine normale di «tosare il prato» con una griglia di ricerca quadrata o rettangolare. Chiesi a Jimmy di mettere a mare un piccolo gavitello sopra la posizione indicata dall'ammiragliato e poi di girarvi intorno a spirale, allargando sempre il raggio. Il fondale era piatto, con una profondità di 48 metri.

Dopo un'ora e venti minuti l'ecoscandaglio registrò un'anomalia che si sollevava di una ventina di metri scarsi dal fondo. Un colpo di fortuna. Altri due passaggi confermarono la presenza di un lungo ed enorme oggetto rivolto verso Cherbourg, ma lievemente spostato ad angolo, senza dubbio a causa delle correnti, che avevano fatto girare il *Léopoldville* all'ancora prima dell'affondamento. La nave giace esattamente trecento metri a nordovest della sua posizione segnalata. I nostri strumenti di navigazione la collocano a 49° 44' 40" N e a 1° 36' 40" E.

Mi dispiacque di non avere una corona da gettare in mare e di non avere preparato una cerimonia. Anche sotto quel sole brillante, non occorreva molta immaginazione per raffigurarsi quella notte d'orrore. Girammo lentamente attorno al relitto, osservando la sua massa salire dal fondo sullo schermo dell'ecoscandaglio. Fu un momento straziante, ma sapevamo che la marina militare francese non ci avrebbe permesso di indugiare oltre. Avevamo sempre un occhio puntato nella direzione dell'imboccatura del

porto di Cherbourg.

«Mettiamo a mare il sonar laterale», disse Dirk. Più che una domanda, era una richiesta perentoria.

«Niente vedere, niente trovare», aggiunse Bill.

Io sono facile da convincere. Il sensore scese in mare, demmo corrente alla scansione laterale e il registratore cominciò il suo ticchettio. «L'imbarcazione a cinque miglia a nord di Cherbourg rientri per cortesia immediatamente in porto», disse in perfetto inglese una voce alla nostra radio.

«Santo Iddio», ringhiai. «Come hanno fatto i francesi a beccarci così presto?»

«Siamo nel loro settore degli esperimenti sui sommergibili», rispose Jimmy. «Probabilmente hanno sensori sul fondale che rilevano i segnali del sonar.»

«Adesso dimmi tu», gemetti rivolto a Bill. «Abbiamo ottenuto un rilevamento con il primo e unico passaggio?»

«Non è dei migliori. Presenta un'ombra immensa sul registratore. Sembra intatto e ben conservato. Non è sparpagliato sul fondo come altri relitti. A mio parere è appoggiato sul fianco destro.»

«L'imbarcazione a cinque miglia a nord di Cherbourg rientri per cortesia immediatamente in porto», ripeté quella voce alla radio.

«Mi domando se sarà almeno carino con i bambini», mormorò Bill senza rivolgersi a nessuno in particolare.

«Per lo meno ha detto 'per favore'», mi fece notare Dirk.

Mi rivolsi a Jimmy: «Quanto manca alle acque inglesi?»

«Circa diciotto miglia.»

«Cosa ne dici, comandante?»

Prima che potesse rispondere, quel guastafeste ricominciò: «L'imbarcazione a cinque miglia...»

Jimmy Flett è un uomo come si deve. Fece un mezzo sorrisetto, alzò una mano e spense la radio.

Io feci un cenno d'assenso. «Benissimo, fine del programma di intrattenimento. Ora battiamocela alla svelta.»

Con Jimmy aggrappato alle caviglie della ruota del timone e gli occhi fissi verso l'Inghilterra, restammo tutti a poppa in attesa di veder spuntare le motovedette francesi o gli elicotteri mettersi all'inseguimento. Con il nostro fedele battello che filava ai suoi nove nodi di massima, era come avere rapinato una banca e poi fuggire su un bulldozer.

Non ero affatto in condizioni di mettere in pericolo vite umane a bordo

opponendo resistenza. Tranne un uncino e un paio di coltelli dell'esercito svizzero, l'unico nostro arsenale era costituito dall'incredibile provvista di piccole patate lesse di Colin. Non era esattamente qualcosa che potesse tirarci su il morale, ma una raffica di patatine calde ben mirate avrebbe potuto tenere lontana una motovedetta per almeno dieci secondi.

In fondo non credevo proprio possibile che la marina militare francese avrebbe attaccato un battello inglese che batteva il gagliardetto del Royal Yacht Club con quattro virtuosi americani a bordo. Avevamo sollevato abbastanza problemi fra stampa e radio da renderli piuttosto cauti nel provocare un incidente internazionale. Inoltre, un caso del genere avrebbe soltanto fatto aumentare la vendita dei miei libri, nobile impresa alla quale non avevano alcuna intenzione di partecipare.

Nella vita degli uomini viene sempre il momento in cui la fortuna sorride da dietro le nuvole. Si possono sentire squilli di tromba oltre al rullo di un tamburo e al tinnire allegro delle arpe. La vendetta è mia, cita Mickey Spillane. E viene il momento in cui i mansueti ereditano il mare. Mentre l'*Arvor III* entrava nel porto di Weymouth, incrociammo una fregata missilistica francese che usciva per partecipare a manovre NATO.

«Quanto sotto puoi andarle, Jimmy?» chiesi al comandante.

«Nove metri vanno bene?»

«Nove metri andranno proprio bene.»

Per i marinai francesi che vagavano sulla coperta della fregata, il nostro battello era semplicemente un altro peschereccio che entrava in porto. Non ci degnarono nemmeno di uno sguardo quando Bill, Dirk, Wayne e io ci allineammo a poppa. E per me l'espressione stupefatta dei loro volti fu come una droga inebriante, quando il nostro lancio di patate bollenti colpì, esplose e si sparpagliò sugli uomini e sulla nave. Non capirono mai che cosa li avesse colpiti. Non sapevano perché. E credo che non lo sapranno mai.

Eravamo ormai in acque amiche e non potevano fare altro che minacciarci con i pugni e gridarci cose orribili nel loro francese.

La vendetta è davvero dolce, a mangiarla fredda.

Jimmy e John ci accompagnarono alla stazione a prendere il treno per Londra. Trovai penoso dover salutare il nostro equipaggio scozzese. Avevamo trascorso sei settimane insieme, diviso ore difficili ed eravamo diventati veramente amici. Bill era particolarmente commosso, alla partenza, e conserva come un tesoro una foto di Jimmy e John che ci salutano men-

tre il treno lascia la stazione.

Fra tutte le spedizioni a caccia di relitti, questa ci lasciò i ricordi più cari. Avevamo concluso molto. Il nostro unico insuccesso era stato il divieto di andare a cercare l'*Alabama.* Non ho mai avuto intenzione di scatenare una marea di controversie. Ma nel complesso era andata bene, e per di più ce l'eravamo spassata un mondo.

Arrivati a New York, indissi una conferenza stampa a bordo della portaerei *Intrepid* per annunciare le nostre scoperte. Volevo soprattutto raccontare la tragica storia del *Léopoldville* e del suo affondamento, la vigilia di Natale del 1944. Sembrava strano che così poca gente fosse a conoscenza di quella tragedia e di quel tremendo numero di vittime. Ogni governo anche lontanamente coinvolto aveva ignorato il dramma, trattandolo come un episodio su cui non era il caso di dilungarsi. L'esercito e la marina americani si erano comportati come se non fosse mai avvenuto. L'ammiragliato britannico ne aveva appena accennato, mentre i belgi avevano messo a tacere il comportamento da vigliacchi del loro equipaggio.

Noi dedicammo all'argomento un'attenzione particolare e lo presentammo sui telegiornali serali delle sei e su tutti i principali quotidiani del Paese. All'improvviso, famiglie che avevano semplicemente ricevuto dopo l'affondamento un telegramma di notifica della morte in azione dei loro cari, cominciarono a fare domande. E fu per noi di conforto indirizzare molte mogli, fratelli sorelle e superstiti alla Panther Veteran Organization, l'organizzazione reduci della divisione composta da uomini che avevano prestato servizio nella 66ª.

Bob Hesse, presidente e uno dei fondatori della PVO, venne alla conferenza stampa e lo presentai come uno dei superstiti. Era accompagnato da Alex Yarmosh, Ed Riley e Dick Dutka, tre dei soldati che in quella terribile notte erano saltati sulla coperta del *Brilliant.* Tutti in sala avevano le lacrime agli occhi. Non pensavo che qualcuno dei superstiti del trasporto truppe si sarebbe presentato, e rimasi profondamente commosso. Nel corso degli anni Bob e io, e molti altri reduci della divisione Panther diventammo buoni amici. Presi la parola a una delle loro riunioni ed ebbi l'onore di essere nominato membro onorario dell'associazione.

In un mio libro, *Cyclops,* ho fatto la seguente dedica:

Agli ottocento soldati americani perduti con il *Léopoldville*
la vigilia di Natale del 1944, presso Cherbourg, Francia,
dimenticati da molti, ricordati da pochi.

L'incidente di Cherbourg, tuttavia, era lungi dall'essere concluso. I francesi erano pieni di sorprese, per quanto inopportune.

Poco dopo il mio ritorno a casa, in Colorado, ricevetti un vile schiaffo dalla marina militare francese. Una delle loro navi recupero aveva iniziato una ricerca dopo la nostra famosa fuga da Cherbourg. E indovinate un po'? Trovarono l'*Alabama.* Proclamarono di averlo cercato per vent'anni e di avere scoperto il relitto soltanto dopo che nuovo materiale di ricerca era stato sottoposto alla loro attenzione.

Il mio!

Rimasi sorpreso dalla coicidenza temporale. Poi un funzionario dell'ambasciata americana a Parigi mi scrisse per informarmi che il comandante dell'unità di recupero aveva ricevuto documenti che indicavano genericamente la zona. Incidentalmente, il professore al quale avevo affidato il mio materiale di ricerca e la località in cui a mio avviso doveva trovarsi il corsaro confederato era, guarda caso, cugino del comandante della nave recupero. Canaglie. Non solo ne erano fieri, ma se ne vantavano pure.

Cambiai completamente personalità e divenni improvvisamente serio. Mi sembrava di essere diventato un basset hound che ha dimenticato dove ha sepolto il suo osso. Ero fortemente tentato di entrare in un ristorante francese alla moda e di chiedere quale fosse la pappa calda di cereali del giorno. Poi mi si accese una lampadina nel cervello. E se la marina militare francese ce l'avesse avuta con la NUMA per la faccenda delle patate bollenti lanciate contro il loro lanciamissili? E se la scoperta del relitto dell'*Alabama* fosse il loro modo di pareggiare i conti?

I francesi andarono anche oltre, quando gli archeologi americani cominciarono a formulare proposte per le ricerche e il recupero di manufatti. In una lettera al Dipartimento di Stato, il ministero degli Esteri francese dichiarò senza mezzi termini che, essendo il relitto in acque territoriali francesi, apparteneva alla Francia. Non importava affatto che il nostro governo lo considerasse proprietà degli Stati Uniti. Il loro ministro della Cultura e il Consiglio superiore per le ricerche archeologiche non persero tempo e finanziarono un vasto programma di ricerche, e i reperti migliori andarono in una nuova sezione del museo di Cherbourg.

Qualche tempo dopo Kevin Poster, del Servizio nazionale parchi, fu invitato a compiere un'immersione sull'*Alabama* insieme con archeologi francesi. Comportandosi come se i loro archivi fossero un tesoro nazionale, gli permisero di studiare la loro documentazione sul relitto. Mentre e-

saminava le carte nautiche, ne scoprì una che portava il mio nome.

In seguito gli chiesi: «Hai notato la mia posizione stimata del punto del relitto?»

«Sì», mi rispose, «era segnata con una piccola croce di Malta.»

«A che distanza era dal punto reale?»

«Meno di mezzo miglio.»

Meno di mezzo miglio. Con il nostro fido sonar a scansione laterale, l'equipaggio dell'*Arvor III* l'avrebbe agevolmente individuato in una sola giornata di ricerche.

In ultima analisi, devo proprio dire che ci hanno fregato.

Il mio coinvolgimento con la marina militare francese e con l'*Alabama* fu duro a morire. Parecchi mesi dopo, ricevetti una telefonata da un signore che si presentò come uno dei vicedirettori della CIA. Che cosa poteva mai volere da me la CIA? mi chiesi. Dirk Pitt frequentava di tanto in tanto quei sacri ambienti a Langley, ma io non li avevo mai visti nemmeno dall'esterno.

«A che cosa devo questa chiamata?» chiesi, più che convinto di essere pulito e candido come la prima neve.

«Al suo brillante comportamento a Cherbourg l'estate scorsa», rispose l'interlocutore.

«Benissimo, mi sono lasciato un po' andare con la guerra delle patate.»

«La guerra delle patate?»

«Questa telefonata non ha niente a che vedere con il mio attacco contro quel lanciamissili francese?» chiesi, piuttosto ingenuamente.

«Questa non la sapevo.»

«Dimentichi di averla sentita.»

«Il mio capo, che è un fanatico lettore dei suoi libri, mi ha proposto di telefonarle per informarla del putiferio che lei ha scatenato a Cherbourg.»

A questo punto ero *veramente* incuriosito. «Se quel maledetto ammiraglio francese mi avesse autorizzato a fare le ricerche dell'*Alabama*, non ci sarebbe stato *nessun* putiferio.»

«Mi creda, l'ammiraglio non è stato affatto contento del vostro ritrovamento clandestino del *Léopoldville.* Avete fatto bene a scappare in Inghilterra. Se foste tornati a Cherbourg, le autorità di sicurezza, che attendevano sulla banchina, vi avrebbero sequestrato il battello e vi avrebbero messi tutti in prigione.»

Caro buon vecchio Jimmy, pensai, gli dovevo la libertà.

«Non era poi una gran cosa», ribattei, «non valeva la pena di provocare un incidente internazionale.»

«Lei sapeva che le acque attorno a Cherbourg sono zona di esperimenti con i sommergibili?» chiese il mio interlocutore.

«Si, sapevo della cosa, sono ben indicate sulle carte nautiche.»

«Quello che lei non poteva sapere, signor Cussler, è che i francesi avevano appena completato il loro più nuovo sottomarino nucleare e prevedevano di collaudarlo dieci giorni prima del vostro arrivo.»

«Anche se l'avessi saputo, non me ne sarebbe importato affatto», ribattei, cominciando a fare l'audace.

«Quello che lei non poteva sapere, inoltre, era che tutte le organizzazioni di spionaggio e tutti i servizi informativi di una dozzina di nazioni diverse, la CIA, il KGB, l'MI-5 britannico, e il Mossad israeliano, per citarne soltanto qualcuno, avevano speso forti somme e molto tempo nel predisporre la loro copertura individuale per osservare in segreto il programma degli esperimenti francesi sul loro sottomarino nucleare.»

Cominciai a sentirmi come quel tipo che si sveglia in una camera di un motel dopo una notte di sbornia, tocca un caldo corpo di donna e poi gli cadono gli occhi su una dentiera messa in un bicchiere sul comodino.

«Pochi giorni prima dell'inizio degli esperimenti», proseguì il mio interlocutore, «chi ti arriva a Cherbourg se non Clive Cussler, con la sua allegra banda di pirati e tutta l'attrezzatura per i rilevamenti subacquei.»

Finalmente tutto era chiaro. E ora mi sentivo come un mammut lanoso sprofondato in uno dei laghi di pece a La Brea.

«Non sapendo che cosa fare di fronte alla vostra teatrale comparsa, la marina militare francese si preoccupò e rimandò di sei mesi gli esperimenti sul suo sottomarino. Tutte le altre operazioni segrete dei servizi informativi saltarono e non potemmo far altro che andarcene, visto che non potevamo stare là ad aspettare per altri sei mesi.»

«Ho deluso la mia Patria», mormorai sconsolato.

«Non è stata colpa sua», mi consolò la voce. «Ma l'agenzia vorrebbe che lei ci facesse un grosso favore.»

Mi parve di sentire in distanza una banda che suonava *Stelle e strisce.* La redenzione si avvicinava. «Non deve far altro che chiederlo.»

«La prossima volta che lei e la sua banda della NUMA prevedete di organizzare una caccia a qualche relitto, vorrebbe essere tanto cortese da avvertire i nostri uffici a Langley, in modo che noi possiamo lavorare in pace dall'altra parte del globo?»

Ero troppo rintronato dallo shock per poter rispondere. Non avevo idea che i rappresentanti della CIA potessero accettare uno scherzo.

Finalmente sussurrai: «Vi manderò una cartolina».

Il mio interlocutore, molto educatamente, rispose: «Molte grazie e arrivederci». E riappese.

Così si conclusero le grandi follie della NUMA del 1984. Non fummo noi a scoprire il *Titanic*. Quello fu il grosso successo di Bob Ballard. E nemmeno un galeone spagnolo come l'*Atocha*, con il suo tesoro d'oro e d'argento che traboccava dal fasciame. L'onore di quell'impresa spetta a Mel Fisher. Ma noi scoprimmo ed esaminammo parecchie navi di notevole significato storico. Non subii né ammutinamenti, né lesioni, né danni a bordo. Tutto considerato, fummo estremamente fortunati da Aberdeen a Cherbourg, a Weymouth.

Non saprei dire se questo può sembrare il titolo di una canzone oppure uno schema particolare per una squadra di baseball.

PARTE DECIMA
Se non le cerchi non le trovi

Post scriptum

Non esiste esperienza che dia i brividi come l'attraversare a nuoto un relitto. Ho sempre pensato che sia come attraversare un cimitero. Si può avvertire, e talvolta visualizzare, la presenza dei fantasmi di coloro che vissero a bordo e morirono senza che alcuno ne registrasse la fine. Le correnti, la scarsa visibilità, il silenzio rotto soltanto dal sibilo del regolatore dell'aria del respiratore contribuiscono a creare questa sensazione di irrealtà soprannaturale.

Grazie ai recenti progressi della tecnologia delle immersioni in profondità, sono stati finalmente svelati e registrati su film e nastri video alcuni fantastici segreti del fondo marino. Abbiamo cartografato e fotografato quasi ogni centimetro quadrato della Luna, ma abbiamo visto meno dell'uno per cento di ciò che è nascosto sotto le acque. Scoprire gli scheletri di navi e aerei rimasti intatti negli abissi è un'esperienza nota soltanto a poche persone. Coloro che li cercano e occasionalmente trovano qualcosa possono essere chiamati in vari modi: avventurieri, oceanografi, archeologi marini, cacciatori di tesori; tutti, per un motivo o per l'altro, vanno alla ricerca

di navi storiche scomparse nell'ignoto. Qualche volta hanno successo. Molto più spesso no, perché le probabilità sono contro di loro. Ma finché vi sarà quest'insaziabile curiosità, vedremo emergere sempre nuove scoperte.

Il fascino dei relitti subacquei è come il canto di una sirena. Vi sono letteralmente milioni di navi affondate. Mi sono spesso chiesto quanti antichi relitti giacciano sotto il limo del Nilo in Egitto. Il Mediterraneo ne è costellato. I soli Grandi Laghi contengono quasi cinquantamila relitti registrati, a cominciare dal *Griffin* del famoso esploratore Sieur de La Salle, varato e scomparso nel 1679 in un punto imprecisato del lago Michigan, fino all'*Edmund Fitzgerald* andato perduto con tutto l'equipaggio nel 1975 nel lago Superiore. Il fondo del mare fra il Maine e la Florida è cosparso di intere flotte di navi affondate. E ben più di mille piroscafi riposano sotto le sponde e gli argini del fiume Mississippi.

Tutti hanno una storia da raccontare.

Io ho effettivamente percorso a piedi la coperta di una nave scomparsa nell'ignoto.

Nella primavera del 1964 mi ero preso qualche settimana di vacanza prima di iniziare la mia attività di direttore creativo di una produzione televisiva per conto di una grande agenzia di pubblicità. Dopo avere ridipinto la casa, avevo dieci giorni liberi e non sapevo che cosa fare. Mia moglie lavorava e i nostri tre bambini erano a scuola. Un amico mi persuase a fare il marinaio a bordo di un bellissimo yacht, l'*Emerald Sea,* ormeggiato dietro una spaziosa villona a Newport Beach, California.

Il lavoro di lustrare chilometri di legno verniciato e di lucidare i motori mi piaceva. Ricordo la mia sorpresa dopo una gita all'isola Catalina, al largo della California. Mi diedero un'uniforme e mi ordinarono di badare ai passeggeri mentre il proprietario stava al timone. Gli ospiti non sospettarono mai che chi serviva loro da bere e gli antipasti era un dirigente pubblicitario e non un marinaio qualunque. E a me non importò affatto ricevere mance da cinquanta dollari quando sbarcarono. Devo ammettere che non fu facile abbandonare la coperta di teck dell'*Emerald Sea* e l'odore dell'acqua di mare per un ufficio sterilizzato sul Sunset Boulevard.

Lo yacht ormeggiato accanto all'*Emerald Sea* era un grosso due ponti, costruito negli anni '20. Dal suo ponte di poppa coperto da un tendone potevo spaziare con lo sguardo lungo tutta la banchina e immaginarmi una folla di signori in smoking ballare il charleston con belle dame dai capelli alla maschietta e le gonne a frange. C'erano momenti in cui avrei giurato di

sentire i ritmi di un'orchestra jazz. Credo che si chiamasse *Rosewood.* Era come una dama elegante, e trasudava stile ogni volta che la sua anziana proprietaria, una ricchissima vedova, lo faceva uscire per una festa nella baia.

Feci amicizia con uno dei suoi marinai, Gus Muncher, che giurò di aver fatto una volta da controfigura a Errol Flynn, ma che per conto mio assomigliava più a Peter Lorre. Gus mi faceva fare il giro del suo battello, poi ci sedevamo sulla banchina a fare colazione, scolando bottiglie di birra e raccontandoci storielle a proposito delle varie imbarcazioni ormeggiate in porto e dei loro proprietari. Gli scandali, qualche volta, erano gustosi.

Gus sosteneva che lavorava sullo yacht soltanto per risparmiare abbastanza denaro per trasferirsi a Tahiti, dove sognava di gestire un piccolo traghetto che facesse servizio tra le isole.

Persi le sue tracce quando dovetti vestirmi dai Brooks Brothers e cominciai a lavorare alla creazione di spot pubblicitari che spingevano le masse ad acquistare prodotti di ogni genere senza i quali potevano vivere benissimo ugualmente. Due anni dopo, incontrai in un ristorante il mio vecchio capitano dell'*Emerald Sea* e gli chiesi di Gus.

«Ah, Gus», disse con aria triste. «Gus è morto.»

«No», mormorai. «Com'è successo?»

«A picco con il *Rosewood*.»

«Non avevo la minima idea che fosse affondato.»

Il capitano annuì. «La vecchia proprietaria è morta e gli eredi lo vendettero a un commerciante di automobili del New Jersey. Dopo aver attraversato il canale di Panama, il *Rosewood* scomparve con tutto l'equipaggio in acque profonde a ovest di Bermuda. Gus era uno dei tre a bordo.»

«Povero vecchio Gus», mormorai, «non è riuscito a vedere Tahiti.»

Non ci pensai più per oltre quindici anni. Dopo aver detto felicemente addio alla pubblicità e avere finalmente cominciato a guadagnarmi da vivere con i libri, mia moglie Barbara e io sbarcammo a Tahiti per una vacanza, dopo un giro turistico dell'Australia. Mentre Barbara comprava ricordini in un villaggio sull'isola di Bora Bora, io entrai in un piccolo bar affacciato sulla famosa laguna turchese dell'isola e con la coda dell'occhio notai un tipo con un largo cappello di paglia, una camicia a fiori e un paio di calzoncini corti tutti laceri. Era seduto accanto a una bellissima tahitiana dai neri capelli fluenti e con un sorriso scintillante d'oro. Aveva il volto coperto da una fitta barba rossa, ma lo riconobbi all'istante.

Gli andai incontro e lo fissai negli occhi: «Sei proprio tu, o sto vedendo

un fantasma?»

«Proprio per dimostrarti che sono vivo, ti offro una birra», rispose Gus Muncher, ridendo. «Ma dimenticati di avermi visto.» Poi mi presentò a sua moglie, Tani.

«Così ce l'hai fatta, in fin dei conti, ad arrivare a Tahiti», gli dissi, lottando contro il desiderio di dargli un pizzicotto in un braccio per vedere se urlava.

«Mi sono comprato un catamarano da quindici metri e ho guadagnato bene da vivere trasportando merci e passeggeri per le isole.»

«Il tuo sogno si è avverato.»

«Te lo ricordi, eh?» disse ridendo sotto la barba.

«Ho sentito dire che eri andato a fondo con il *Rosewood.*»

«In un certo senso, sì.»

«Mi piacerebbe sentirtelo raccontare.»

«Non c'è molto da dire. Aprimmo tutti i valvoloni d'allagamento e se ne andò giù in mille braccia d'acqua.»

Lo fissai incredulo. «Ma che senso c'è a navigare per quasi ottomila chilometri con uno yacht in perfette condizioni e poi farlo affondare?»

Gli occhi di Gus brillarono come fari di via. «Sapresti indicarmi un posto migliore per incassare l'assicurazione di un battello che farlo affondare nel Triangolo delle Bermude?»

Avrei dovuto intavolare una discussione sulla morale e sulla legalità, ma stando seduto in quel bar davanti a un panorama meraviglioso con un vecchio amico che avevo creduto morto non mi sembrava opportuno. Dopo un paio di birre, Barbara mi scovò e mi portò via, e dissi addio a Gus e alla sua signora.

Dieci anni dopo incontrai un funzionario francese delle isole della Società e gli chiesi se conoscesse Gus Muncher. Mi disse di sì e mi informò tutto triste che Gus, sua moglie, il suo catamarano, due passeggeri paganti e un carico di ottanta galline erano andati perduti in una tempesta al largo di Moorea. Le ricerche non avevano trovato alcuna traccia.

Mi sono sempre chiesto se Gus fosse scomparso di nuovo o se fosse davvero finito in fondo al mare. Suppongo che una traccia si potrebbe trovare se qualcuno andasse a controllare sui documenti delle società di assicurazione a chi è stata pagata la perdita di Gus e della sua imbarcazione. Ero curioso, ma siccome non conoscevo il nome del suo catamarano né quello della società assicuratrice e nemmeno quello di chi avesse fatto richiesta di risarcimento e fosse stato pagato, ci rinunciai e continuai a occu-

parmi di altri progetti. Quanto a Gus, ne tenni caro il ricordo e lasciai che il mistero finisse con lui.

Per qualche strana ragione, non sono mai stato bravo a realizzare documentari sulle spedizioni della NUMA. Non ho quasi mai scattato fotografie durante le mie ricerche. La mia addetta alla pubblicità una volta mi fece accettare per forza due piccole Kodak automatiche, pensando che rendendomi facili le cose avrei potuto finalmente scattare foto degli avvenimenti. Mio figlio Dirk ha scattato, credo, tre foto in tutto, che non sono ancora state sviluppate dopo quattro anni.

Probabilmente non ricevo tutta la pubblicità che mi spetterebbe perché non faccio pressioni presso le grandi riviste fotografiche e i programmi televisivi. Una volta chiesi al *National Geographic* se fossero interessati alla mia prossima spedizione alla ricerca della *Bonhomme Richard.* Nel corso della conversazione con una signora che si qualificò come addetta alle cessioni editoriali, mi venne detto a chiare lettere: «Noi non facciamo alcun finanziamento».

«Non ho bisogno di finanziamenti», risposi. «Pago io le ricerche con i diritti d'autore dei miei libri.»

«Non si aspetti pagamenti di sorta da noi», annunciò in tono acido.

«Non vi costerà un centesimo.»

«E allora perché ha chiamato?»

«Soltanto per informarvi che sta per partire una spedizione alla ricerca della famosa nave di John Paul Jones. Pensavo che forse la cosa vi avrebbe interessato.»

«Noi non finanziamo ricerche di relitti.»

«Di questo abbiamo già parlato», ribattei esasperato.

«Ci chiami se trova qualcosa.»

«E poi?»

«Assegneremo un redattore e un fotografo per l'articolo.»

«Ma io sono uno scrittore.»

«Noi preferiamo un professionista», disse lei, con aria pratica.

Fine della conversazione.

Qualche anno dopo, mi trovavo a Washington per la presentazione di quell'orrendo film basato sul mio libro *Recuperate il Titanic!* Mentre tornavo al mio hotel dove stavano riprendendo una conferenza stampa con Jason Robards, mi fermai alla redazione del *National Geographic.* Mi presentai alla receptionist e chiesi di parlare con qualcuno della redazione che

avesse un minuto per me.

La signorina ebbe la cortesia di telefonare a quattro redattori diversi, avvertendoli che ero in anticamera. Dopo l'ultima telefonata mi guardò imbarazzata e mi disse: «Mi scusi, signor Cussler, ma nessuno vuole parlare con lei».

Snobbato dal *National Geographic.*

«Se qualcuno me lo chiedesse», mormorò dolcemente la signorina, «per quale motivo lei voleva parlare con loro?»

«Dica soltanto che ero finito qui per sfuggire a un rapinatore e che non sapevo quando avrei potuto tornare per strada.»

Me ne tornai nella mia camera all'Hotel Jefferson, turbato e distrutto e, tranne le due ore trascorse a riparare un vecchio orologio a muro del salottino che non funzionava, piansi per tutta la notte sul mio cuscino.

Non contento di gettarmi dietro le spalle le preoccupazioni demoralizzanti e ridicole, a questo punto decisi di prendermela con la rivista dello *Smithsonian.*

Nicholas Dean, un fotografo veramente in gamba di Edgecomb, Maine, fu assegnato dalla rivista per la realizzazione di un servizio fotografico sulla scoperta da parte della NUMA del *Cumberland* e del *Florida.* Scattò parecchi rullini dei subacquei e del materiale recuperato dai relitti. Poi, per non so quale ragione, la direzione della rivista rifiutò di pubblicare il servizio. Nick ricevette un piccolo compenso per la mancata pubblicazione, che non copriva nemmeno le spese del viaggio di andata e ritorno in aereo dal Maine e dei cinque giorni di permanenza con la spedizione.

Parecchi anni dopo, mi telefonò la segretaria di uno dei dirigenti della rivista dello *Smithsonian* per chiedermi se fossi disposto a controllare eventuali imprecisioni in un servizio su un naufragio. Dato che si trattava di una nave che conoscevo, accettai. Il servizio mi giunse con la posta, lo lessi, feci un paio di suggerimenti e lo rispedii.

La segretaria a questo punto mi comunicò per telefono che il compenso per la mia collaborazione editoriale era di duecento dollari. Rimasi impressionato, ma controllai le mie emozioni e dissi di non inviare a me l'assegno, ma piuttosto al direttore.

«Non capisco», disse confusa la signora.

«Insisto perché il mio compenso l'incassi lui», ribattei.

Sempre più imbarazzata, la signora balbettò: «Ma non ha senso pagare il compenso di uno scrittore al nostro direttore».

«In questo caso, sì.»

«Ma le posso almeno chiedere perché vuole farlo?»

«Sì, dica al suo capo che quei duecento dollari sono una bustarella. Lo pago perché non faccia mai il mio nome sulla sua rivista.»

La segretaria perse il controllo: «Lei non vuole che la nostra rivista faccia il suo nome? Non si è mai sentita una cosa simile».

«C'è sempre una prima volta.»

Non so che fine fece quell'assegno. Quel che posso dire è che a me non arrivò mai.

La NUMA è stata fortunata ad avere ottenuto tanto con tanto poco. Abbiamo scoperto ed esaminato quasi sessanta relitti affondati in laghi, fiumi e mari. In questo libro ho parlato soltanto di alcuni. Pochi sono stati scoperti per caso, la maggior parte soltanto dopo lunghe ore di ricerche e di duro lavoro. Le spese, naturalmente, sono sempre importanti in qualsiasi spedizione. Ma se la ricerca non è troppo complicata e può essere effettuata in modo semplice, i costi rimangono bassi.

Nonostante quello che raccontano gli scrittori di narrativa come me, è raro che la ricerca di tesori storici sia pericolosa, e fin troppo spesso è particolarmente noiosa, ma è pur sempre un'avventura che può appassionare chi vi si applica con dedizione, oppure famiglie che vogliono divertirsi durante un fine settimana. Le scoperte possono essere fatte dovunque, addirittura a pochi passi dal vostro giardino. Rimarreste sorpresi nel sapere quanti luoghi storici sono stati dimenticati perché nessuno si è mai preoccupato di andare a cercarli.

Suppongo che sarebbe più pratico per me investire il ricavato dei miei diritti d'autore in buoni del Tesoro e proprietà, in qualcosa che possa darmi un utile finanziario. Dio sa che il mio fiscalista e il mio agente di cambio sono convinti che dovrei essere rinchiuso in un istituto per malati di mente. Ma la mia filosofia è sempre stata quella che quando verrà la mia ora e quando mi troverò in un letto d'ospedale a due respiri dall'aldilà, mi piacerebbe sentire squillare il telefono sul comodino. E che la bella infermiera bionda e formosa che mi sta tenendo il polso per sentire quando me ne andrò si chinasse su di me, sollevasse la cornetta e me l'appoggiasse all'orecchio.

Le ultime parole che sentirò prima di andarmene saranno quelle del mio banchiere che mi avverte che il mio conto è in rosso di dieci dollari.

La verità, in queste ultime righe, è che quando finalmente calerà il sipario, le sole cose che rimpiangeremo saranno quelle che non abbiamo fatto.

Oppure, per dirla come quel vecchio e grigio cacciatore di tesori che mi confidò una sera tardi, davanti a una birra, in un bar del porto: «Se non ti diverti, non vale la pena di farlo».

Auguro buona fortuna, la migliore possibile, a tutti coloro che vanno alla ricerca di oggetti storici perduti. Sono là fuori e ci chiamano, con un sussurro.

Elenco delle ricerche e delle scoperte di relitti della National Underwater & Marine Agency

Hunley (sudista)

Il primo sommergibile della storia che abbia affondato una nave da guerra. Dopo aver silurato l'*Housatonic* nordista al largo di Charleston, Carolina del Sud, nel febbraio 1864, il sommergibile e il suo equipaggio di nove uomini scomparvero.

Housatonic (nordista)

Sloop-of-war. Prima nave da guerra della storia affondata da un sommergibile, l'*Hunley* confederato, davanti a Charleston, Carolina del Sud, nel febbraio 1864. Tutto l'equipaggio, tranne cinque uomini, fu tratto in salvo.

Cumberland (nordista)

Piroscafo-fregata. Prima nave da guerra della storia speronata e affondata da una nave corazzata (la confederata *Merrimack*) a Newport News, Virginia, nel 1862, con la perdita di oltre 120 uomini d'equipaggio.

Florida (sudista)

Famoso corsaro che catturò e affondò quasi cinquanta mercantili nordisti durante la guerra civile. Catturato a Bahia, Brasile, e fatto affondare presso Newport News, Virginia, nel 1864.

Sultana

Piroscafo a ruote a pale laterali, incendiatosi per l'esplosione di una caldaia nel 1865. Il più grave disastro navale dell'America del Nord. Perirono 2000 persone, in massima parte soldati nordisti. Le perdite furono superiori a quelle del *Titanic* di 47 anni dopo.

Invincible

Goletta armata, prima ammiraglia della marina della Repubblica del Texas. Catturò armi e rifornimenti da mercantili messicani e li consegnò al generale Sam Houston. Affondata in combattimento davanti a Galveston, Texas, nel 1837.

Zavala

Piroscafo passeggeri trasformato in unità armata dalla marina della Repubblica del Texas nel 1838. Probabilmente il primissimo piroscafo armato dell'America del Nord. Arenato nella baia di Galveston, Texas, nel 1842.

Lexington

Velocissimo piroscafo passeggeri a ruote laterali. Costruito da Cornelius Vanderbilt nel 1835, affondò per un incendio nello stretto di Long Island, New York, nel 1840, provocando la morte di 151 persone fra uomini, donne e bambini.

Akron

Dirigibile di tipo rigido della marina statunitense, in grado di recuperare in volo mediante aggancio e sistemare in rimessa nove aerei. Precipitato davanti a Beach Haven, New Jersey, nel 1933. Morirono 73 uomini dell'equipaggio.

Carondelet (nordista)

Veneranda corazzata. Combatté in più battaglie di qualsiasi altra nave militare nel corso della guerra civile. Costruita da quel genio che fu James Eads, affondò nel fiume Ohio molto dopo la guerra, nel 1873.

Weehawken (nordista)

L'unico monitore della marina unionista che catturò in combattimento una corazzata confederata. Guidò inoltre il primo attacco contro Fort Sumter. Affondato durante una tempesta davanti a Charleston, Carolina del Sud, nel 1864.

Patapsco (nordista)

Monitore della classe *Passaic*. Combatté per tutta la durata dell'assedio di Charleston. Saltò su una mina sudista e affondò nel canale davanti a Fort Moultrie nel 1865. Morirono 62 uomini dell'equipaggio.

Keokuk (nordista)

Corazzata in esemplare unico con due torrette non brandeggiabili. Definita generalmente corazzata a casamatta. Colpita da oltre novanta cannonate sudiste a Charleston, nel 1863. Affondò subito dopo la battaglia.

Arkansas (sudista)

Solida corazzata che si batté da sola, e vinse, contro l'intera flotta nordista del fiume Mississippi agli ordini dell'ammiraglio Farragut. Nel 1862 venne incendiata dall'equipaggio per evitarne la cattura a monte di Baton Rouge, Louisiana.

Manassas (sudista)

Prima nave corazzata costruita negli Stati Uniti e prima corazzata a entrare in combattimento. Progettata soprattutto come ariete. Incendiata e affondata nel fiume Mississippi durante la battaglia per New Orleans, nel 1862.

Virginia II (sudista)

Forte corazzata che contribuì a impedire all'esercito del generale Grant di attraversare il fiume James per conquistare Richmond. Incendiata dall'equipaggio al Drewry's Bluff nel 1865 per ordine dell'ammiraglio Semmes,

la cui fama è legata all'*Alabama.*

Fredericksburg (sudista)

Corazzata della flotta del fiume James agli ordini dell'ammiraglio Raphael Semmes. Attivamente impegnata fino alla fine della guerra, fu fatta saltare dall'equipaggio al Drewry's Bluff nel 1865.

Richmond (sudista)

Corazzata confederata che difese la foce del fiume James per quasi tre anni. Alla caduta di Richmond, venne distrutta dall'equipaggio nei pressi del Chaffin's Bluff nel 1865.

Northampton

Veloce piroscafo a ruote laterali della baia di Chesapeake usato come nave rifornimento dai sudisti. Affondato come ostruzione del fiume James sotto il Drewry's Bluff nel 1862.

Jamestown

Grosso piroscafo passeggeri, venne requisito dai confederati. Si batté valorosamente contro la *Merrimack* ad Hampton Roads, Virginia. Affondato come ostruzione al Drewry's Bluff nel 1862.

Louisiana (sudista)

Gigantesca corazzata con sedici cannoni. Incompleta e in grado di combattere soltanto ormeggiata durante la battaglia di New Orleans, fu fatta saltare dall'equipaggio nel 1862 per impedirne la cattura.

Varuna (nordista)

Cannoniera. Speronata tre volte da navi confederate durante la battaglia di New Orleans. Le fu riconosciuto il merito di aver affondato sei navi nemiche prima di essere costretta ad arenarsi e incendiarsi nel 1862.

Commodore Jones (nordista)

Cannoniera a ruote laterali, già traghetto a New York. Distrutta nel 1864 nel fiume James da una mina elettrica confederata da 1800 kg di costruzione molto sofisticata.

Phillipe (nordista)

Cannoniera presa sotto il tiro dei cannoni confederati di Fort Morgan, venne incendiata e affondata all'imbocco della baia di Mobile durante l'attacco dell'ammiraglio Farragut contro la città nel 1864.

Governor Moore (sudista)

Cannoniera, ex piroscafo passeggeri. Si batté duramente contro la flotta unionista nella battaglia di New Orleans. Dopo la morte di 64 uomini d'equipaggio, fu mandata in secca e incendiata. Fiume Mississippi, 1862.

Colonel Lovell (sudista)

Ariete corazzato con balle di cotone. Fu molto impiegato sul fiume Mississippi presso il Tennessee. Si batté valorosamente prima di essere speronato e affondato durante la battaglia di Memphis nel 1862.

General Beauregard (sudista)

Ariete a ruote laterali. Attaccò la flottiglia unionista durante la battaglia di Memphis e rimase gravemente danneggiato prima di affondare lungo la sponda occidentale del fiume Mississippi nel 1862.

General Thompson (sudista)

Ariete a ruote laterali. Combatté lungo il corso del Mississippi nel Tennessee prima di finire in fiamme ed essere mandato ad arenarsi durante la battaglia di Memphis del 1862.

Platt Valley

Piroscafo a ruote laterali. Incagliatosi sul relitto del *General Beauregard*, affondò presso Memphis nel 1867.

Saint Patrick

Piroscafo a ruote laterali da 400 tonnellate, affondò per un incendio a monte di Memphis nel 1868.

Drewry (sudista)

Cannoniera che combatté per tre anni sul fiume James prima di venire gravemente danneggiata e affondata dal tiro dell'artiglieria dell'esercito nordista nel bel mezzo del Trent's Reach nel 1865.

Gaines (sudista)

Cannoniera che combatté una battaglia persa in partenza contro la flotta dell'ammiraglio Farragut nella baia di Mobile. Venne fatta arenare dietro Fort Morgan e data alle fiamme nel 1865.

Stonewall Jackson (sudista)

Violatore di blocco (era il piroscafo postale britannico a ruote *Leopard*). Finito in secca sull'isola delle Palme, Carolina del Sud, nel 1864.

Rattlesnake (sudista)

Violatore di blocco. Nel 1863 venne sorpreso e incendiato dalla flotta unionista mentre cercava di entrare nel porto di Charleston, davanti a Breech Inlet, con un carico d'armi.

Raccoon (sudista)

Violatore di blocco. Nel 1863 venne incendiato e affondato da una cannoniera unionista davanti al porto di Charleston mentre tentava di prendere il largo con un carico di cotone.

Ruby (sudista)

Violatore di blocco con molte audaci imprese al suo attivo. Costretto ad arenarsi nel 1864 a Folly Island, Charleston, venne distrutto.

Norseman (sudista)

Violatore di blocco (ex piccolo piroscafo a elica britannico), finì in secca all'isola delle Palme, Charleston, nel 1865.

Ivanhoe (sudista)

Violatore di blocco. Venne sorpreso da cannoniere nordiste e distrutto presso Fort Morgan all'ingresso della baia di Mobile, Alabama, nel 1863.

Navi straniere scoperte ed esaminate

Waratah

Transatlantico di linea della Blue Anchor scomparso nel 1911 al largo della costa orientale del Sudafrica. Oltre 200 persone fra passeggeri ed equipaggio persero la vita. Uno dei grandi misteri del mare.

Pathfinder

Esploratore britannico. La seconda nave da guerra della storia che venne affondata da un sommergibile, e la prima affondata da un U-Boot tedesco. Fu silurato nel mare del Nord dall'*U-21* nell'agosto 1914.

U-21

Il primo sommergibile tedesco che affondò una nave nemica. Colò a picco anche due corazzate vicino alle coste turche durante la prima guerra mondiale. Affondato mentre veniva rimorchiato nel mare del Nord nel 1919.

U-20

Sommergibile tedesco che durante la prima guerra mondiale affondò il transatlantico *Lusitania* della Cunard. Insabbiato sulla costa dello Jutland,

Danimarca, nel 1916. Demolito con esplosivi dai danesi nel 1926.

Acteon

Fregata britannica da cinquanta cannoni, insabbiata e incendiata nella battaglia davanti a Fort Moultrie, Carolina del Sud, durante la guerra rivoluzionaria nel 1776.

Invincible

Incrociatore da battaglia britannico. Colpito da granate tedesche durante la battaglia dello Jutland nel maggio 1916, saltò in aria. Morirono l'ammiraglio Hood e 1026 uomini dell'equipaggio.

Indefatigable

Incrociatore da battaglia britannico. Saltò in aria sotto il tiro tedesco e affondò durante la battaglia dello Jutland nel 1916. Perirono oltre mille uomini dell'equipaggio.

Defence

Incrociatore pesante britannico. Affondò con l'intero equipaggio durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

Shark

Cacciatorpediniere britannico. Affondato dalla flotta imperiale tedesca durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

Hawke

Incrociatore britannico. Venne affondato nell'ottobre 1915 dal sommergibile tedesco *U-9* a sessanta miglia dalla costa scozzese. Vi persero la vita 348 uomini dell'equipaggio.

Wiesbaden

Incrociatore pesante tedesco. Incendiato e affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

V-48

Cacciatorpediniere tedesco affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

S-35

Cacciatorpediniere tedesco affondato durante la battaglia dello. Jutland nel 1916.

Blucher

Incrociatore pesante tedesco, distrutto e affondato durante la battaglia del Dogger Bank nel mare del Nord nel 1916.

U-12

Sommergibile tedesco speronato e affondato dall'incrociatore inglese *Ariel* al largo della Scozia nel 1915.

UB-74

Sommergibile tedesco affondato con bombe di profondità da una cannoniera britannica nel 1916 davanti a Weymouth, Inghilterra.

Glückauf

Prototipo delle petroliere moderne. La prima nave che usò comparti a paratie per il carico di combustibile; la prima che collocò le macchine a poppa. In secca sulla Fire Island di New York nel 1893.

Vicksburg

Piroscafo mercantile britannico arenatosi sulla costa di Fire Island, New York, presso Blue Point, nel 1875, durante una burrasca.

Aleksandr Nevskij

Pirofregata russa che si arenò sulla costa occidentale della Danimarca, presso Thyboren, nel 1868. Aveva a bordo il principe ereditario russo. Tutti salvi.

Arctic

Piroscafo britannico in secca sulla costa dello Jutland nel 1868.

Kirkwall

Piroscafo britannico in secca sulla costa dello Jutland nel 1874.

Odin

Uno dei primissimi piroscafi svedesi, molto copiato nel modello, costruito nel 1836. Finito in secca presso Thyborøn, Danimarca, in quello stesso anno.

Commonwealth

Mercantile britannico affondato da un sommergibile tedesco nel 1915, durante la prima guerra mondiale, nel mare del Nord davanti a capo Flamborough.

Charing Cross

Mercantile britannico silurato da un U-Boot tedesco davanti a capo Flamborough nel 1916, durante la prima guerra mondiale.

Chicago

Grosso mercantile britannico da 10.000 tonnellate affondato da un sommergibile tedesco davanti a capo Flamborough nel 1918.

Léopoldville

Transatlantico belga trasformato in trasporto truppe durante la seconda guerra mondiale. Silurato da un sommergibile tedesco davanti a Cherbourg, Francia, la vigilia di Natale del 1944. Oltre 800 soldati americani perirono in quella tragedia.

Altri siti esaminati

Merrimack

Molti rilevamenti effettuati con il magnetometro nella zona in cui questa famosa corazzata confederata fu fatta saltare e distrutta al largo di Craney Island, Portsmouth, Virginia, nel 1862.

Great Stone Fleet

Numerosi profili sotto il fondale e rilevamenti con il magnetometro nel punto in cui sedici vecchie baleniere della Nuova Inghilterra furono affondate nel 1861 per bloccare il canale d'ingresso del porto di Charleston.

Il cimitero delle navi di Galveston

Da dieci a dodici unità si arenarono su una vecchia barra davanti alla baia di Galveston fra il 1680 e il 1880 e si trovano ora sepolte dalla sabbia.

Angelo della palude

Resti del parapetto da cui il famoso cannone Parrott da 203 sparò nel 1863 granate da 68 kg nell'abitato di Charleston, distante circa 1700 metri.

Zattera parasiluri

I resti di una zattera parasiluri della marina unionista usata dal monitore *Weehawken* durante la battaglia di Charleston del 1863 giacciono in una palude all'estremità settentrionale di Morris Island, Carolina del Sud.

La locomotiva perduta del Kiowa Creek

Località in cui un treno merci della Kansas Pacific fu travolto da una piena nel 1878. Risultò che la locomotiva venne recuperata in segreto, riparata e rimessa in servizio con un nuovo numero. Quello che noi scoprimmo fu una truffa alle assicurazioni vecchia di centoventi anni.

Ringraziamenti

GLI autori sono profondamente grati a Joaquin Saunders, autore di *The Night Before Christmas;* a Ray Rodgers, autore di *Survivors of the* Léopoldville *Disaster* e agli uomini della 66ª divisione Panther che sopravvissero alla tremenda tragedia al largo di Cherbourg, Francia, la sera del 24 dicembre 1944, per i loro episodi di orrore ed eroismo. Si tratta davvero di un evento che non dovrebbe essere spazzato via nelle nebbie del passato.

FINE